Göttinger Studien
zu den Kriminalwissenschaften

Andreas Reiff

Straßenverkehrsdelinquenz in Deutschland

Eine empirische Untersuchung zu Deliktformen, Sanktionierung und Rückfälligkeit

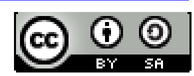


Universitätsverlag Göttingen

Andreas Reiff

Straßenverkehrsdelinquenz in Deutschland

Dieses Werk ist lizenziert unter einer
Creative Commons
Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen
4.0 International Lizenz.



erschienen als Band 26 in der Reihe „Göttinger Studien zu den Kriminalwissenschaften“ im Universitätsverlag Göttingen 2015

Andreas Reiff

Straßenverkehrsdelinquenz in Deutschland

Eine empirische Untersuchung zu Deliktformen, Sanktionierung und Rückfälligkeit

Göttinger Studien zu den Kriminalwissenschaften
Band 26



Universitätsverlag Göttingen
2015

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Herausgeber der Reihe
Institut für Kriminalwissenschaften
Juristische Fakultät der Georg-August-Universität Göttingen
Profs. Drs. Kai Ambos, Gunnar Duttge, Katrin Höffler, Jörg-Martin Jehle, Uwe Murmann

Anschrift des Autors
Dr. Andreas Reiff
E-Mail: andreas-reiff@hotmail.com

Dieses Buch ist auch als freie Onlineversion über die Homepage des Verlags sowie über den Göttinger Universitätskatalog (GUK) bei der Niedersächsischen Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen (http://www.sub.uni-goettingen.de) erreichbar. Es gelten die Lizenzbestimmungen der Onlineversion.

Satz und Layout: Andreas Reiff
Umschlaggestaltung: Kilian Klapp

© 2015 Universitätsverlag Göttingen
http://univerlag.uni-goettingen.de
ISBN: 978-3-86395-203-7
ISSN: 1864-2136

Vorwort

Die Juristische Fakultät der Georg-August-Universität Göttingen hat die vorliegende Arbeit im Sommersemester 2014 als Dissertation angenommen. Rechtsprechung und Literatur sowie amtliche Rechtspflegestatistiken konnten bis Juli 2013 berücksichtigt und ausgewertet werden. Eine Recherche des Verfassers zu aktuellen Untersuchungen und wissenschaftlichen Beiträgen zum Thema dieser Arbeit erbrachte indessen auch keine empirischen Neuveröffentlichungen, deren Aufnahme erforderlich erschien.

Ich danke ganz besonders meinem Doktorvater, *Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Jörg-Martin Jehle*, für die Anregung des Themas sowie seine freundliche Betreuung und Unterstützung der Dissertation. *Herrn Prof. Dr. Axel Dessecker* gebührt Dank für die zügige Erstellung des Zweitgutachtens.

Besonderer Dank gilt außerdem *Frau Dr. Sabine Hohmann-Fricke*, die mich bei den methodischen Fragestellungen sowie statistischen Auswertungen unterstützt und begleitet hat.

Nicht zuletzt danke ich herzlich meinen *Eltern* und meiner Freundin *Nadine* für ihre mannigfaltige Unterstützung.

Pinneberg, Juni 2015 *Dr. Andreas Reiff*

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Aufgelistet sind alle in der Arbeit verwendeten Abkürzungen, soweit sie nicht allgemein gebräuchlich sind. Abgekürzte Zeitschriftentitel sind *kursiv* markiert.

a.A.	=	anderer Auffassung
a.a.O.	=	am angegebenen Ort
a.F.	=	alte Fassung
Abs.	=	Absatz
abs.	=	absolut
AG	=	Amtsgericht
ADAC	=	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.
ADFC	=	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

alic	=	actio libera in causa
Alt.	=	Alternative
Anm.	=	Anmerkung(en)
Art.	=	Artikel
AT	=	Allgemeiner Teil
BA	=	*Blutalkohol*
BAK	=	Blutalkoholkonzentration
BAMF	=	Bundesamt für Migration und Flüchtlinge
BASt	=	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bd.	=	Band
BewHi	=	*Bewährungshilfe*
BGBl.	=	Bundesgesetzblatt
BGH	=	Bundesgerichtshof
BGHSt	=	Entscheidungssammlung des Bundesgerichtshofes in Strafsachen
BKA	=	Bundeskriminalamt
BMI	=	Bundesministerium des Innern
BMJ	=	Bundesministerium der Justiz
BMV	=	Bundesminister für Verkehr
BMVBS	=	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	=	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

BR-Drs.	=	Drucksache des Bundesrates
BT	=	Besonderer Teil
BT-Drs.	=	Drucksache des Deutschen Bundestages
BtMG	=	Betäubungsmittelgesetz
BVerfG	=	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	=	Entscheidungssammlung des Bundesverfassungsgerichtes
BZR	=	Bundeszentralregister
BZRG	=	Bundeszentralregistergesetz – Gesetz über das Zentralregister und das Erziehungsregister
DAR	=	*Deutsches Autorecht*
ders.	=	derselbe
dies.	=	dieselbe(n)
DJ	=	*Deutsche Justiz*
DJT	=	Deutscher Juristentag
DJZ	=	*Deutsche Juristenzeitung*
DRS	=	Deutsche Roadside Survey
DVJJ-Journal	=	*Journal der Deutschen Vereinigung für Jugendgerichte und Jugendgerichtshilfen e.V.*
EGOWiG	=	Einführungsgesetz zum Ordnungswidrigkeitengesetz
EGStGB	=	Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch
f.	=	folgende

ff.	=	folgende
FE	=	Folgeentscheidung
FeV	=	Fahrerlaubnisverordnung – Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr
ForensPsychiatr PsycholKriminol	=	*Forensische Psychiatrie, Psychologie, Kriminologie*
FS	=	Festschrift, *Forum Strafvollzug: Zeitschrift für Strafvollzug und Straffälligenhilfe*
FS m. Bew.	=	Freiheitsstrafe mit Bewährung
FS o. Bew.	=	Freiheitsstrafe ohne Bewährung
GA	=	*Goltdammer's Archiv für Strafrecht*
GDV	=	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
GG	=	Grundgesetz
GS	=	Gedächtnisschrift, Geldstrafe
h.M.	=	herrschende Meinung
Hrsg.	=	Herausgeber
HW	=	Handwörterbuch
HZ	=	Häufigkeitszahl
i.e.S.	=	im engeren Sinne
i.S.	=	im Sinne
i.V.m.	=	in Verbindung mit

i.w.S.	=	im weiteren Sinne
JGG	=	Jugendgerichtsgesetz
JGGÄndG	=	Änderungsgesetz zum Jugendgerichtsgesetz
JR	=	*Juristische Rundschau*
JS m. Bew.	=	Jugendstrafe mit Bewährung
JS o. Bew.	=	Jugendstrafe ohne Bewährung
Jur. Diss.	=	Juristische Dissertation – Dissertation der Rechtswissenschaften
Jur. et rer. pol. Diss.	=	Dissertation der Rechts- und Staatswissen-schaften
JuS	=	*Juristische Schulung*
JW	=	*Juristische Wochenschrift*
JZ	=	*Juristenzeitung*
KBA	=	Kraftfahrt-Bundesamt
KFG	=	Kraftfahrzeuggesetz – Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen
KfV	=	Kuratorium für Verkehrssicherheit
Kfz	=	Kraftfahrzeug(e)
KK	=	Karlsruher Kommentar
KKW	=	Kleines Kriminologisches Wörterbuch
KrimGegfr	=	Kriminalbiologische Gegenwartsfragen, Kriminologische Gegenwartsfragen
KrimJ	=	*Kriminologisches Journal*
KrimZ	=	Kriminologische Zentralstelle e.V.

KZfSS	=	*Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*
LG	=	Landgericht
LK	=	Leipziger Kommentar
m.w.N.	=	mit weiteren Nachweisen
MDR	=	*Monatsschrift für Deutsches Recht*
Med. Diss.	=	Dissertation der Medizin
MiD	=	Mobilität in Deutschland
MschrKrim	=	*Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform*
MüKo	=	Münchener Kommentar
n.F.	=	Neue Fassung
Nat. Diss.	=	Dissertation der Naturwissenschaften
NJW	=	*Neue Juristische Wochenschrift*
NK	=	Nomos-Kommentar, *Neue Kriminologie*
Nr.	=	Nummer
NStZ	=	*Neue Zeitschrift für Strafrecht*
NStZ-RR	=	*Neue Zeitschrift für Strafrecht – Rechtsprechungs-Report*
NZV	=	*Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*
Oec. Diss.	=	Dissertation der Wirtschaftswissenschaften
OLG	=	Oberlandesgericht
OWiG	=	Ordnungswidrigkeitengesetz – Gesetz über Ordnungswidrigkeiten

PflVG	=	Pflichtversicherungsgesetz
Phil. Diss.	=	Dissertation der Philosophie
PKS	=	Polizeiliche Kriminalstatistik
Pkw	=	Personenkraftwagen
PSB	=	Periodischer Sicherheitsbericht
RGBl.	=	Reichsgesetzblatt
Rn.	=	Randnummer
s.u.	=	siehe unten
Soc. Diss.	=	Dissertation der Soziologie
SOEP	=	Sozio-ökonomisches Panel
SSW	=	Satzger/Schmitt/Widmaier
StatBA	=	Statistisches Bundesamt
StGB	=	Strafgesetzbuch
StPO	=	Strafprozessordnung
StrRG	=	Strafrechtsreformgesetz
StV	=	*Strafverteidiger*
StVG	=	Straßenverkehrsgesetz
StVO	=	Straßenverkehrs-Ordnung
StVR	=	Straßenverkehrsrecht
StVS	=	Strafverfolgungsstatistik
StVZO	=	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVR	=	*Straßenverkehrsrecht*

TFF	=	Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht
TZ	=	Tagessatz
UDV	=	Unfallforschung der Versicherer
u.U.	=	unter Umständen
VA	=	Verkehrsauffälligkeiten
VE	=	Voreintragung
VGT	=	Verkehrsgerichtstag
VZR	=	Verkehrszentralregister
WStG	=	Wehrstrafgesetz
WZB	=	Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
ZfS	=	*Zeitschrift für Soziologie*
Ziff.	=	Ziffer
ZIS	=	*Zeitschrift für Internationale Strafrechtsdogmatik*
ZJJ	=	*Zeitschrift für Jugendkriminalrecht und Jugendhilfe*
ZJS	=	*Zeitschrift für das juristische Studium*
ZRP	=	*Zeitschrift für Rechtspolitik*
ZStW	=	*Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft*
ZVS	=	*Zeitschrift für Verkehrssicherheit*

Einleitung

Mit dem Begriff des *Straßenverkehrs* assoziiert man eine relativ moderne Erscheinung unserer heutigen Gesellschaft, deren Entwicklung vor allem im letzten Jahrhundert stattfand. Obschon der Straßenverkehr mit Fahrzeugen im weitesten Sinne ein altes Phänomen ist, dessen Ursprünge sich bis ins Altertum zurückverfolgen lassen[1], ist der Verkehr mit Kraftfahrzeugen eine Erfindung des späten 19. Jahrhunderts. Heute ist die Teilnahme am Straßenverkehr eine Selbstverständlichkeit und aus unserer Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Der Mensch nutzt Verkehrsmittel, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und um wirtschaftliche Interessen zu verfolgen. Der Straßenverkehr stellt dabei die wichtigste Verkehrsart in der Bundesrepublik Deutschland dar und gewährleistet eine umfassende Mobilität der Bürger. Insbesondere die Pkw-Mobilität ist mit der Zeit immer mehr in den Vordergrund getreten. Das Kraftfahrzeug bringt dabei individuelle Freiheit, Mobilität und Wohlstand zum Ausdruck.[2] Zudem trägt die motorisierte Mobilität nicht nur zur Erhöhung der allgemeinen Autonomie und Unabhängigkeit bei, sondern ist für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben für nahezu alle Sozial- und Altersschichten unabdingbar geworden.

---

[1] *Asholt,* Straßenverkehrsstrafrecht, S. 3; *von Frankenberg/Neubauer,* Geschichte des Automobils, S. 7; *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, S. 6 f.

[2] *Kulemeier,* Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis, S. 57; *Fraunholz,* Motorphobia, S. 12.

Die *Massenmotorisierung* breiter Bevölkerungsschichten setzte in der Nachkriegszeit ein, in deren Folge sich der Straßenverkehr zu dem wichtigsten Fortbewegungs- und Transportmittel entwickeln sollte. Während die Bevölkerung Deutschlands seitdem stetig leicht zugenommen hat[3], entwickelte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge geradezu rasant[4]. Seit dem Jahr 1949 ist jährlich ein kontinuierlicher Anstieg des Kraftfahrzeugbestandes zu verzeichnen. Während 1950 der Kraftfahrzeugbestand noch bei ca. 2,3 Millionen lag, waren es im Jahr 1975 bereits über 20 Millionen Kraftfahrzeuge. Gegenwärtig (Stichtag: 1. Januar 2013) sind in Deutschland 52.391.012 Kraftfahrzeuge zugelassen, von denen die Personenkraftwagen mit einer Anzahl von 43.431.124 den weitaus größten Anteil (83 %) ausmachen.[5] Rein rechnerisch finden damit alle Einwohner Deutschlands auf den Vordersitzen aller Personenkraftwagen Platz.[6] Auch in Zukunft ist trotz ansteigender Benzinpreise mit einem weiteren kontinuierlichen Ansteigen des Kraftfahrzeugbestandes zu rechnen.[7] Wie der Bestand an Kraftfahrzeugen haben sich ebenfalls die Fahrleistungen aller Kraftfahrzeuge in Deutschland dynamisch entwickelt.[8] Während im Jahr 1952 die Gesamtfahrleistung aller Kraftfahrzeuge noch ca. 41 Mrd. km betrug, hatte sich diese im Jahr 1960 bereits mehr als verdoppelt (ca. 110 Mrd. km). Seit 1970 (ca. 234 Mrd. km) bis heute haben sich die Gesamtfahrleistungen sogar verdreifacht, so dass im Jahr 2011 die Gesamtfahrleistung weiter auf ca. 718 Mrd. km angestiegen ist, wobei der Pkw mit einem Fahrleistungsanteil von 609 Mrd. km auf sich die größten Fahrleistungsanteile vereinigt. Ferner ist die Zahl derer, die rechtlich in der Lage sind am fahrerlaubnispflichtigen Kraftverkehr teilzunehmen (Fahrerlaubnisinhaber), in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen. Im Jahr 2008 verfügten 59,8 Millionen Menschen in Deutschland über eine Pkw-Fahrerlaubnis, was gemessen an den über 18-jährigen Einwohnern in Deutschland einen Anteil von 88 % ergibt.[9]

Die rasche Motorisierung sowie die hierdurch gewonnene Mobilität der Bürger haben aber auch negative Seiten, die sich in den Zahlen von Verletzten und töd-

---

[3] 1950 zählte man knapp 70 Millionen Einwohner. Heute liegt dieser Wert bei knapp 82 Millionen, also um 17 Prozent höher, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Statistisches Jahrbuch 2012, S. 26.

[4] Zur Entwicklung des Kfz-Bestandes seit 1950 vgl. *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 131 ff.; *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2010/2011, S. 131 ff.; *BMVBW (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2004/2005, S. 139 ff.; *BMVBW (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2000, S. 141 ff.; *BMV (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 1991, S. 216 ff.; *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 7; *ders. (Hrsg.),* Zahlen & Fakten zum Verkehr in Deutschland, S. 5.

[5] *StatBA (Hrsg.),* Fachserie 8: Verkehr, Reihe 1.1: Verkehr aktuell 05/2013, S. 104; im Folgenden Verkehr aktuell.

[6] *StatBA/WZB (Hrsg.),* Datenreport 2011, Bd. I, S. 306.

[7] *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 7.

[8] Zur Entwicklung der Fahrleistung seit 1952 vgl. *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 8; *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 152 ff.; *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2010/2011, S. 152 ff.; *BMVBW (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2004/2005, S. 160 ff.; *BMV (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 1991, S. 236 ff.

[9] *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 120.

lich Verunglückten auf Deutschlands Straßen widerspiegeln. Der traurige Höhepunkt gipfelte im Jahr 1970 in 21.332 tödlich Verunglückten und 578.032 Verletzten im Straßenverkehr.[10] Seitdem sind zahlreiche Maßnahmen[11] von verschiedensten Seiten der Gesellschaft und des Staates ergriffen worden, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Verkehrsteilnehmer beitragen sollten. Zwar nahm seit Gründung der Bundesrepublik die Zahl der Unfälle über lange Jahre kontinuierlich zu, was im Hinblick auf die ständige Steigerung des Kfz-Bestandes und der Fahrleistungen nicht weiter verwundert; die Anzahl der Verunglückten indes hat sich seit 1970 kontinuierlich, trotz zunehmender Straßenverkehrsdichte, stärkerer Motorleistung und höherer Fahrtgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge, in eine günstige Richtung bewegt. Im Ergebnis ist zu konstatieren, dass Unfälle mit Personenschaden – bezogen auf die Einwohnerzahl oder in Relation zu den gefahrenen km je Fahrzeug bzw. zum Kraftfahrzeugbestand – stetig zurückgegangen sind.[12] Die Entwicklung der Unfälle kann dabei als „Indiz für die gegenseitige Unabhängigkeit von staatlichem Sanktions- und privatem Verkehrsverhalten" gewertet werden.[13] Denn die Zahl der Verkehrsunfälle bezogen auf die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge ist erheblich zurückgegangen, ohne dass gleichzeitig etwa eine Verschärfung der Sanktionsstrategie stattgefunden hätte. Gleichwohl werden nach wie vor zahlreiche Unfälle mit Sachschaden, Verletzten oder gar Getöteten im Straßenverkehr produziert. Es scheint gar, als seien Unfälle und Todesopfer immer noch der „tragische Tribut", den Freiheit und Verkehr der modernen Gesellschaft abverlangen.[14] Im Jahr 2011 waren es 306.266 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden, bei denen 392.365 Personen verletzt und 4.009 Personen getötet wurden.[15] Diese Zahlen[16] verdeutlichen, dass kein einziges zur Hebung der Verkehrssicherheit geeignet erscheinendes Hilfsmittel ungenutzt bleiben darf. Dazu zählt als ultima ratio der staatliche Zwang in Form des Straßenverkehrsstrafrechts, dem bei der Bekämpfung abweichenden Verhaltens im Straßenverkehr – neben den sonstigen Möglichkeiten einer positiven Beeinflussung von Verkehrsteilnehmern durch Aufklärung und Erziehung – eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung zukommt. Die Notwendigkeit staatlichen Strafens wird durch die Tatsache untermauert, dass nach den Ergebnissen der Unfallstatistik die von

---

[10] *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle: Zeitreihen 2011, S. 15.

[11] Etwa gesetzliche Maßnahmen, wie z.B. der verpflichtende Einbau und die Anlegepflicht des Sicherheitsgurtes, Verbesserungen der Fahrzeugtechnik und im Straßenbau, Maßnahmen der Verkehrsüberwachung; vgl. hierzu *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 14 f.

[12] *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 319; *StatBA (Hrsg.),* Fachserie 8: Verkehr, Reihe 7: Verkehrsunfälle 2011, S. 58 f.; im Folgende Verkehrsunfälle.

[13] *Weigend,* in: Kühne (Hrsg.), FS für Miyazawa, S. 549, 553.

[14] So schon *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 1.

[15] *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle 2011, S. 54.

[16] Hinzu treten die ungeheuren Sachschäden und wirtschaftlichen Einbußen, die diese Unfälle bei den Beteiligten sowie den Haftpflicht-, Kranken-, Unfall- und Sozialversicherungen in Milliardenhöhe verursachen, sowie die großen Belastungen von Polizei und Justiz. Vgl. *Janiszewsk*i, Verkehrsstrafrecht, S. 1; *Dohm,* Verkehrsdelinquenz, S. 3 ff.; *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 3.

der Polizei festgestellten Ursachen ganz überwiegend beim Fahrzeugführer liegen, also menschliches Fehlverhalten für den Großteil der produzierten Unfälle verantwortlich ist.[17] Unter dem Aspekt eines effektiven Rechtsgüterschutzes von Leib und Leben durch Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmer kann daher auf das Straßenverkehrsstrafrecht als eingriffsintensivstes Mittel nicht verzichtet werden. Auch wenn Sanktionen sicherlich kein Allheilmittel darstellen[18], sind sie doch ein unentbehrliches Hilfsmittels zur Durchsetzung der Rechtsordnung. Als Reaktionen auf Verkehrsstraftaten stehen neben den „klassischen" Sanktionsformen des strafrechtlichen Rechtsfolgensystems speziell die verkehrsspezifischen Sanktionen, bestehend aus der Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß §§ 69 ff. StGB und der Nebenstrafe des Fahrverbotes gemäß § 44 StGB, zur Verfügung.

Der Massencharakter der Straßenverkehrsdelinquenz findet seinen Niederschlag weiterhin in der Anzahl der jährlichen *Verurteilungen*. Der Strafverfolgungsstatistik (StVS) sind im Jahr 2011 *172.201* Verurteilungen wegen Straßenverkehrsdelikten zu entnehmen[19], so dass mehr als ein Fünftel (21,3 %) der jährlichen Verurteilungen im Bundesgebiet wegen einer Straftat im Straßenverkehr erfolgt. Wenn man sich die zeitliche Entwicklung betrachtet, entsteht zwar auch hier ein Bild einer sich stetig verringernden Zahl der Verurteilungen[20], der registrierte Anteil von Straßenverkehrsstraftaten an der Gesamtkriminalität ist dennoch immer noch beachtlich. Freilich stellt sich die Frage nach dem Grund für diese Masse an strafrechtlich relevanten Verstößen. Die Antwort wiederum ergibt sich aus dem eben beschriebenen Charakteristikum der Teilnahme am Straßenverkehr als Massenerscheinung. Da im Straßenverkehr nicht jedes Fehl- und Risikoverhalten strafrechtlich toleriert wird, kann nahezu jede Verkehrssituation als *„potentielle Deliktsituation"* und nahezu jeder Verkehrsteilnehmer als *„potentieller Straftäter"* angesehen werden.[21] Erschwerend tritt für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz hinzu, dass vor allem hinsichtlich fahrlässiger Delikte die Überforderung des Menschen durch die Komplexität der zu beachtenden Vorgänge und Vorschriften im Straßenverkehr von Bedeutung ist. Infolge von Überforderungssituationen kann es zu einer Kriminalisierung an sich rechtstreuer Verkehrsteilnehmer kommen. In den Anfangszeiten der Massenmotorisierung wurde sogar eine Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses von Nichtstraffälligkeit und Straffälligkeit[22], ein strukturelles Risiko der Kriminalisierung breiter Bevölkerungskreise oder gar ein „Volk

---

[17] *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 350; *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, S. 2.
[18] So bereits *Lackner,* JZ 1965, 92.
[19] *StatBA (Hrsg.)*, Fachserie 10: Rechtspflege, Reihe 3: Strafverfolgung 2011, S. 25; im Folgenden StVS.
[20] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihen zur StVS, II.1 2012, S. 24.
[21] *Eisenberg*, Kriminologie, § 46 Rn. 2; vgl. im Einzelnen hierzu *Kapitel 3, 1.*
[22] *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 3; *Bockelmann*, DAR 1964, 288, 295.

der Vorbestraften"[23] beklagt. Hierhinter verbirgt sich auch der tiefere Grund, warum sich die Auffassung, dass es sich selbst bei schweren Straßenverkehrsstraftaten um „Kavaliersdelikte" handele, lange Zeit hartnäckig behauptet hat.[24] Nach Verabschiedung des Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs titelte die „Bild-Zeitung" passend dazu am 9. Januar 1965 bzw. am 12. Januar 1965: „12 Millionen Autofahrer – 12 Millionen Verbrecher"; „Stoppt die Hexenjagd!".[25] Es gilt indes zu bedenken, dass diese These seit der Entkriminalisierung des Straßenverkehrsstrafrechts im Jahre 1968[26] nur noch in eingeschränkter Form von Richtigkeit sein kann. Zwar kommt es infolge der Vielfalt und Komplexität von Verkehrsregeln immer noch zu massenhaften Verkehrsverstößen, die meisten davon ereignen sich jedoch in einem Bereich, der nicht als schwerwiegend eingeschätzt wird und deshalb strafrechtlich nicht (mehr) relevant ist. Zugegebenermaßen wird heute in der Bundesrepublik Deutschland die ganz überwiegende Mehrheit von Verkehrsverstößen als Ordnungswidrigkeiten verfolgt und sanktioniert. Gleichwohl lässt sich der strafrechtliche Bereich von Verkehrsverstößen immer noch als Massenphänomen begreifen[27], so dass es sich beim Straßenverkehrsstrafrecht auch gegenwärtig um ein Recht besonderer Art handelt. Es versucht einen höchst vielschichtigen Prozess, der fast die Gesamtheit der Bevölkerung berührt, mit Hilfe von Gesetzen und Sanktionen zu steuern. Während das allgemeine Strafrecht auf Ausnahmesituationen des gesellschaftlichen Lebens ausgerichtet ist und sich darauf beschränkt, dem Verhalten des Bürgers Grenzen zu setzen, normiert das Straßenverkehrsstrafrecht einen Großteil unseres täglichen Lebens. Die stets bestehenden Tatgelegenheiten und potentiellen Gefahrensituationen führen dazu, dass auch an sich rechtstreue Verkehrsteilnehmer Straßenverkehrsdelikte, vor allem fahrlässiger Natur, begehen.[28] Insofern wurde in der Literatur auch von dem sogenannten „Verkehrssünder" als speziellem Straftätertypus gesprochen.[29] Das Verkehrsstrafrecht steht vor der schwierigen Aufgabe, die Antinomie der gleichzeitigen angemessenen Gewährleistung von Freiheit auf der einen und eines effektiven Rechtsgüterschutz auf der anderen Seite miteinander in Einklang zu bringen.

Bei der Bekämpfung der Straßenverkehrsdelinquenz handelt es sich also um einen komplexen Problembereich, bei denen verschiedene Strategien verfolgt werden müssen. Man kann insofern von einem *„multidisziplinären Ansatz zur Präven-*

[23] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 4; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 6; *Bader,* DAR 1965, 203, 204; *Gunzert,* DAR 1960, 315, 323.
[24] *Lackner,* JZ 1965, 92; *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 21.
[25] Zitiert nach *Asholt,* S. 207.
[26] Vgl. dazu *Kapitel 1, 2.*
[27] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286.
[28] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286; so bereits *Göppinger,* NJW 1959, 2281 ff.
[29] *Nass,* MschrKrim, 1963, 263, 264 ff.; *Göppinger,* in: Mezger/Würtenberger (Hrsg.), KrimGegfr, S. 76 ff.; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S.10.

tion von Verkehrsdelinquenz"[30] sprechen. Für eine effektive Bekämpfung müssen die erforderlichen Maßnahmen auf verschiedene Ressorts verteilt werden. Die Verkehrspolitik muss dabei ursachenorientiert Maßnahmen auf den Stufen der Primärprävention (Vorbeugung), Sekundärprävention (Abschreckung) und Tertiärprävention (Rückfallverhütung) vornehmen.[31] Neben Maßnahmen der Aufklärung, Ausbildung und Verkehrserziehung bedarf es insbesondere einer angemessenen Sanktionierung strafrechtlich relevanten Verhaltens, um die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der Verkehrsregeln anzuhalten.[32] Letztere Maßnahmen sind bereits deswegen von enormer Wichtigkeit, weil eine Perfektionierung der technischen Sicherheitsbedingungen für das menschliche Fehlverhalten nahezu bedeutungslos bleibt, so dass die nachhaltige Beeinflussung des Verkehrsverhaltens die vorrangige Aufgabe bleiben muss.[33] Die Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs sowie die Besonderheiten der jeweiligen Verkehrssituationen[34] gestalten indes die Prävention im Bereich des Straßenverkehrsstrafrechts als äußerst schwierig.

Nicht nur vor diesem Hintergrund, sondern vor allem aufgrund unseres spezialpräventiv ausgerichteten Sanktionensystems bedürfen strafrechtliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Straßenverkehrskriminalität der Erfolgskontrolle. Hierfür ist es essentiell, empirisch fundierte Informationen zu den konkreten Erscheinungsformen der Straßenverkehrsdelinquenz und ihrer strafrechtlichen Sanktionierung, sowie der Wirkung der gegenüber Verkehrstätern konkret verhängten Sanktionen zur Verfügung zu haben. Die vorliegende Arbeit hat sich daher zum Ziel gesetzt, einen empirisch abgesicherten Beitrag zu der *Struktur der Straßenverkehrskriminalität* sowie der *Sanktionierung* und *Rückfälligkeit von Straßenverkehrsstraftätern* zu liefern. Dies geschieht anhand einer Vollerhebung aller 2004 mit einer relevanten Bezugsentscheidung im Bundeszentralregister (BZR) registrierten Personen.[35] Die zu analysierenden Daten basieren auf den Erhebungen der im Auftrag des Bundesministeriums der Justiz durch das Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht (Prof. Albrecht) und der Abteilung für Kriminologie, Jugendstrafrecht und Strafvollzug der Universität Göttingen (Prof. Jehle) erstellten Rückfalluntersuchung 2004-2007[36]. Für diese Erhebung wurden anhand der personenbezogenen Eintragungen im Bundeszentral- und Erziehungsregister alle im Basisjahr 2004 strafrechtlich Sanktionierten oder aus der Haft Entlassenen erfasst und während eines dreijährigen Rückfallzeitraums weiterverfolgt, um zu prüfen, ob sie wieder straffällig geworden sind. Ein Schwerpunkt der Untersu-

---

[30] So *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 352.
[31] *Schwind,* NZV 1999, 145.
[32] *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 352.
[33] *Kaiser,* Kriminologie, § 78 Rn. 10.
[34] Siehe hierzu *Kapitel 3, 1.*
[35] Zur Konzeption und Datenerfassung siehe *Kapitel 5.*
[36] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung, 2010.

chung ist dabei die Frage nach der spezialpräventiven Effizienz der gegen Verkehrstäter verhängten Sanktionen: Ziehen die Strafmaßnahmen der Gerichte Erfolg im Sinne der Legalbewährung oder Misserfolg im Sinne des strafrechtlichen Rückfalls nach sich? Aus den ermittelten Ergebnissen verspricht sich die Untersuchung Erkenntnisse darüber, mit welchem Instrument des Strafrechts diese Kriminalitätsform am vielversprechendsten zu bekämpfen ist. Der Blick richtet sich mithin auf die tertiäre Ebene der Kriminalprävention, welche die unmittelbare Einwirkung auf den Betreffenden durch Strafsanktionen oder alternative Maßnahmen zur Verhütung oder Verminderung von Rückfällen zum Gegenstand hat.[37] Wenngleich die Leistung des Strafrechts zur Steuerung eines gewünschten Verhaltens vergleichsweise bescheiden ausfallen dürfte, kann eine effektive Sanktionierung im Sinne einer höheren Legalbewährungsquote durchaus ihren Anteil zu einer Verringerung der Verkehrsdelinquenz und insofern einen Beitrag zur Hebung der Straßenverkehrssicherheit leisten.

In den *Kapiteln 1 – 4* der Arbeit sollen die rechtsdogmatischen und kriminologischen Hintergründe des Untersuchungsgegenstandes umfassend erläutert werden. Wie zu sehen sein wird, handelt es sich bei der Straßenverkehrskriminalität um ein spezielles Deliktgebiet, das bereits in seiner rechtlichen Ausgestaltung einige Besonderheiten parat hält. Vor allen Dingen sind es aber kriminologische Gesichtspunkte, wie die Massenhaftigkeit strafrechtlicher Verstöße und die Erkenntnisse zur Ursachen- und Täterforschung, vor deren Hintergrund sich die Straßenverkehrsdelikte als ein Deliktgebiet sui generis darstellen. Einleitend werden in *Kapitel 1* Begriff und rechtliche Grundlagen der Straßenverkehrsdelinquenz näher erläutert. Sodann erfolgt in *Kapitel 2* eine Darstellung der in die Untersuchung einbezogenen Straßenverkehrsdelikte. *Kapitel 3* beschäftigt sich mit möglichen Ursachen von Straßenverkehrsdelinquenz, wobei ausgehend von generellen Entstehungsbedingungen einige relevante Verkehrstätergruppen vorgestellt werden sowie ein Blick auf den Zusammenhang der Straßenverkehrskriminalität mit den Variablen Alter, Geschlecht und Nationalität geworfen wird. Anschließend wird in *Kapitel 4* das Spektrum strafrechtlicher Reaktionsmöglichkeiten im Straßenverkehrsstrafrecht dargelegt. Vertiefte Kenntnisse zu den Tätermerkmalen, Ursachen der Straßenverkehrskriminalität und in Betracht kommenden Sanktionsformen sind besonders essentiell, um die in der Untersuchung durchgeführten Analysen und ihre Ergebnisse korrekt bewerten und einordnen zu können.

Die sich anschließenden *Kapitel 5 – 9* der Arbeit haben die eigentliche Untersuchung zum Gegenstand, die sich eingehend mit der im Bundeszentral- und Erziehungsregister erfassten Straßenverkehrskriminalität auseinandersetzt. Zunächst wird in *Kapitel 5* die Konzeption der eigenen Untersuchung dargestellt. Dies beinhaltet vor allem die Erläuterung der verwendeten Datenbasis und der Anlage der eigenen Untersuchung. Zudem werden Angaben zu den konzeptionellen und

[37] *Jehle,* in: Jehle (Hrsg.), Kriminalprävention und Strafjustiz, S. 11, 23; *Meier*, Kriminologie, § 10 Rn. 16; *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 685.

qualitativen Einschränkungen der Untersuchungsanlage, und damit über die Aussagekraft der verwendeten Daten, gemacht.

Die empirische Auswertung der Daten beginnt in *Kapitel 6* mit einer Querschnittanalyse zur Struktur der Verkehrskriminalität in Gestalt von Deliktverteilung und -kombinationen sowie der Verteilung soziodemographischer Merkmale.

Im Anschluss erfolgt in *Kapitel 7* die Untersuchung zur Sanktionierung der Straßenverkehrsdelikte, die sowohl das Jugendstrafrecht und das Erwachsenenstrafrecht, aber auch gesondert die straßenverkehrsspezifischen Sanktionsformen zum Gegenstand hat. Einbezogen werden zudem der Einfluss soziodemographischer Merkmale und der Vorstrafenbelastung.

Kapitel 8 hat schließlich die Legalbewährung von Straßenverkehrsstraftätern zum Gegenstand. Dabei werden zu Beginn einige Forschungsergebnisse zur Rückfälligkeit von Verkehrstätern vorgestellt. Sodann erfolgt eine Definition des Rückfalls im Sinne dieser Untersuchung. Darauf basierend wird die Rückfälligkeit differenziert nach Ausgangsdelikt, in Abhängigkeit soziodemographischer Merkmale und in Abhängigkeit von der Sanktionierung untersucht. Ferner werden Rückfallhäufigkeit und -geschwindigkeit ausgewertet. Zudem wird die Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Vorstrafenbelastung umfassend analysiert. Abschließend erfolgt im Rahmen eines Exkurses ein allgemeiner Überblick über die Rückfallraten nach Straßenverkehrsdelikten für einen sechsjährigen Rückfallzeitraum.

Im *9. Kapitel* werden die Ergebnisse der jeweiligen Untersuchungen zusammengefasst, diskutiert sowie bewertet.

Kapitel 1: Begriff und rechtliche Grundlagen der Straßenverkehrsdelinquenz

In diesem ersten Kapitel werden Begriff und rechtliche Hintergründe der Straßenverkehrsdelinquenz erläutert, um ein besseres Verständnis des Untersuchungsgegenstandes zu gewährleisten. Hierzu sollen die verschiedenen Möglichkeiten und Probleme, Straßenverkehrsdelinquenz zu definieren, aufgezeigt sowie die einzelnen Verkehrsarten voneinander abgegrenzt und die gesetzlichen Grundlagen des Straßenverkehrsstrafrechts in Grundzügen erörtert werden. Sodann erfolgt eine Vorstellung der wesentlichen Etappen der *geschichtlichen Entstehung* des heutigen Straßenverkehrsstrafrechts, weil entsprechende Kenntnisse nicht nur das Verständnis dieses besonderen Rechtsgebietes fördern, sondern zudem deutlich machen, dass die Einführungen sowohl der (strafrichterlichen) Entziehung der Fahrerlaubnis als auch des Fahrverbotes maßgeblich vom Gedanken der Spezialprävention geleitet waren. Zum Abschluss dieses Kapitels wird die Unterscheidung von Verkehrsstrafrecht im engeren Sinne und dem Recht der Verkehrsordnungswidrigkeiten herausgearbeitet, da der Untersuchungsgegenstand ausschließlich die Straßenverkehrsstraftaten umfassen wird.

1. Begriff der Straßenverkehrsdelinquenz

1.1 Einführung in die Problematik

Die Verkehrsdelikte nehmen in der Kriminologie eine Sonderstellung ein, die sich schon in der Terminologie widerspiegelt.[38] So wird zumeist der Ausdruck „Verkehrskriminalität“ vermieden und durch „Verkehrsdelinquenz“ ersetzt sowie von dem Verkehrstäter als „Verkehrssünder“ anstatt „Verkehrskriminellen“ gesprochen. Unter Kriminalität versteht man die Summe der strafrechtlich missbilligten Handlungen.[39] Der Kriminalitätsbegriff bezieht sich mithin auf diejenigen Formen sozialen Handelns, die im Rahmen von strafrechtlichen Normen als kriminell eingeordnet und mit negativen Sanktionen im Form von Strafen oder Maßregeln belegt werden.[40] Unter Verkehrskriminalität kann demnach dasjenige Fehlverhalten im Verkehr verstanden werden, das vorsätzlich oder fahrlässig den Tatbestand eines Strafgesetzes erfüllt.[41] Die lediglich mit Bußgeldern geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten hingegen sind von diesem Begriff ausgenommen. Der Begriff der Delinquenz dagegen geht grundsätzlich weiter und bezeichnet gemeinhin abweichendes Verhalten[42], das durch den Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften gekennzeichnet und damit häufig, wenn auch nicht zwingend, ebenfalls strafrechtlich relevant ist. Unter Verkehrsdelinquenz können folglich Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die im oder im Zusammenhang mit dem Verkehr begangen werden, subsumiert werden. Andererseits wird Delinquenz oftmals auch synonym zum Begriff der Kriminalität gebraucht.[43] Speziell für die Summe der Verkehrsdelikte wird der Begriff der Delinquenz dem der Kriminalität vorgezogen.[44] Hierdurch wird ein geringerer Schweregrad des vorgeworfenen Verhaltens gekennzeichnet, der mit einer geringeren Stigmatisierung des Betroffenen einhergeht.[45] Unter anderem ist der Gebrauch des Begriffes der Delinquenz im Zusammenhang mit den Verkehrsdelikten auf deren besonderen Charakter und Struktur zurückzuführen. Zum einen pönalisieren Verkehrsdelikte, anders als klassische Straftatbestände, nicht ein Verhalten als solches, sondern lediglich über das sozialadäquate Maß hinausgehende Verhaltensweisen im Zusammenhang mit der an sich erlaubten Teilnahme am Verkehr. Zum anderen zeichnet sich die Verkehrsdelinquenz dadurch aus, dass grundsätzlich jeder Verkehrsteilnehmer Gefahr läuft, Normverstöße zu begehen, und sich somit während der Teilnahme am motorisierten Ver-

[38] Hierzu im Einzelnen *Schöch,* in: Kaiser u.a. (Hrsg.), KKW, S. 577; *ders.,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 115.
[39] *Kaiser,* in: Kaiser u.a. (Hrsg.), KKW, S. 238.
[40] So auch *Eifler,* in: Dollinger/Schmidt-Semisch (Hrsg.), Handbuch Jugendkriminalität, S. 159.
[41] So auch *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, S. 68 f.
[42] Siehe hierzu *Hofmann,* in: Kerner (Hrsg.), Kriminologie Lexikon, S. 66.
[43] *Hofmann,* in: Kerner (Hrsg.), Kriminologie Lexikon, S. 66.
[44] *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 589.
[45] *Wirth,* Kriminalistik-Lexikon, S. 127.

kehr fast ständig in einer potentiellen Deliktsituation befindet. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Straftatbestände, bei denen bereits leichte Normverstöße schwere Folgen haben können, wie bei der fahrlässigen Körperverletzung und der fahrlässigen Tötung.

Bei einer Durchsicht der einschlägigen strafrechtlichen und kriminologischen Literatur stößt man auf verschiedenste Begriffsbestimmungen zur Verkehrsdelinquenz bzw. Verkehrskriminalität. Der uneinheitlich verwendete Terminus kann dabei auf unterschiedlichen Ursachen beruhen: Zunächst bedarf es einmal der Klärung, im Zusammenhang mit welchen *Verkehrsarten* sich die Straftaten ereignen müssen. Ferner muss festgelegt werden, ob die Delikte tatbestandlich ausdrücklich an ein Fehlverhalten im Verkehr anknüpfen müssen[46] – d.h. nur im Verkehr begangen werden können – oder ob irgendein Verkehrsbezug ausreicht[47], um als „Verkehrsdelikt" zu gelten. Ein Beurteilungskriterium kann aber auch die Frage nach dem *geschützten Rechtsgut*[48] sein. Zuletzt muss bestimmt werden, ob nur echte *Straftaten* im Sinne des deutschen Rechtssystems oder auch *Ordnungswidrigkeiten* vom Begriff der Verkehrsdelinquenz bzw. -kriminalität umfasst sein sollen.[49] Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass *Kaiser*[50] von einem uneinheitlichen Bild der Verkehrskriminologie ausgeht und zur folgenden Aussage gelangt:[51]

> *„Um Begriff und Bedeutung der Verkehrsdelikte wird seit mehr als achtzig Jahren gerungen. Trotz ihrer sachlichen Zusammengehörigkeit scheinen Verkehrsstraftaten im heutigen Bild der Kriminalitätsanalyse noch immer keine vergleichbare Selbstständigkeit gewonnen zu haben wie etwa Eigentums- oder Sexualdelikte. Offenbar läßt sich deren Bedeutung wegen der Ubiquität, aber auch Vielfalt und Verschiedenartigkeit der Verkehrsdelikte nicht einheitlich bestimmen."*

Gleichwohl kommt *Kaiser* zu dem Schluss, dass *„die Verkehrsdelinquenz wegen ihrer spezifischen Begehungsweisen und Entstehungsgründe als eine selbständige Deliktsgruppe"* gilt.[52]

1.2 Die einzelnen Verkehrsarten

Der Begriff *„Verkehr"* kann unterschiedliche Bedeutungen haben.[53] Unter anderem ist darunter die Raumüberwindung bzw. Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten sowie von Geld und Zahlungsmitteln unter Benutzung besonderer technischer und organisatorischer Einrichtungen zu verstehen.[54] Kurz gesagt

[46] Z.B. §§ 142, 315 b, 315 c, 316 StGB, § 21 StVG; vgl. dazu *Kapitel 2, 2.*
[47] Z.B. §§ 222, 229, 240 im Straßenverkehr; vgl. dazu *Kapitel 2, 2.*
[48] Z.B. schützen §§ 316 a, 142, 248 b StGB (vorwiegend) Rechtsgüter außerhalb des Straßenverkehrs, während z.B. §§ 315 b, 315 c und 316 dem Schutz des Straßenverkehrs dienen.
[49] Vgl. dazu unten Punkt *3.*
[50] *Kaiser,* Kriminologie – Eine Einführung in die Grundlagen, S. 525.
[51] So auch *Dohm,* Verkehrsdelinquenz, S. 54.
[52] *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 1; *ders.,* Kriminologie – Eine Einführung in die Grundlagen, S. 525.
[53] Vgl. dazu *Ammoser/Hoppe,* Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, S. 21 f.
[54] *Blum,* Die Straftaten im Straßenverkehr, S. 1.

beschreibt der Begriff „Verkehr“ danach die Ortsveränderung von Objekten (z.B. Güter, Personen, Nachrichten) in einem definierten System (traffic).[55] Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich logischerweise auf die Beförderung von Personen und Gütern, welche auf verschiedenen Wegen, den sog. *Verkehrsarten*, möglich ist. Eine Verkehrsart bezeichnet die Gesamtheit der Verkehrstechniken, die sich derselben Verkehrswege bedienen.[56] Als verschiedene Verkehrsarten sind in diesem Zusammenhang der Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehr zu nennen. Ist im Kernbereich des Strafrechts von „Verkehrsstraftaten“ die Rede, sind meistens die §§ 315 bis 316 StGB gemeint, während es in erster Linie um die §§ 315 b, 315 c, 316 StGB geht, wenn speziell von „Straftaten im Straßenverkehr“ gesprochen wird.[57]

Da der Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr und deren strafrechtliche Behandlung nicht Gegenstand der vorliegenden Arbeit sind, soll an dieser Stelle lediglich eine knappe Abgrenzung und die Anwendbarkeit einzelner Vorschriften auf die verschiedenen Verkehrsarten aufgezeigt werden:[58] Für den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr existieren besondere Straftatbestände in entsprechenden Nebengesetzen. Im Bereich des Luftverkehrs zum Beispiel sind in den §§ 58 ff. Luftverkehrsgesetz Straftaten und Ordnungswidrigkeiten geregelt. Für die Binnenschifffahrt sind dagegen u.a. die gesetzlichen Vorschriften des Bundeswassergesetzes zu berücksichtigen. Darüber hinaus finden für den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr auch die §§ 315, 315 a StGB Anwendung. Problematischer ist dagegen die Frage, ob bei strafrechtlich relevanten Verstößen im Bereich des *Schienenverkehrs* die Sondergesetze für diese Verkehrsart oder aber Vorschriften für den Straßenverkehr zur Anwendung gelangen. § 315 d StGB normiert nämlich, dass *nur* die Vorschriften zum Schutz des Straßenverkehrs (§§ 315 b und § 315 c StGB) anzuwenden sind, wenn *Schienenbahnen am Straßenverkehr* teilnehmen. Ist dies nicht der Fall gelten die Sonderbestimmungen der §§ 315 und 315 a StGB sowie eisenbahnrechtliche Sonderregelungen.[59] Die Frage, wann ein Schienenfahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt oder nicht, also dem Straßenverkehr zugehörig ist, ist vor allem bei Straßenbahnen schwierig zu entscheiden.[60] Eine Schienenbahn nimmt jedenfalls dann am Straßenverkehr teil, wenn sie in den allgemeinen Straßenverkehr integriert und damit von den dort herrschenden Verhältnissen und Regelungen betroffen ist.[61] Das ist nicht der Fall, wenn die Schienenbahn auf einem besonderen Bahnkörper verläuft oder wenn ihre Gleise innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen

[55] *Ammoser/Hoppe,* Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, S. 21.
[56] *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 6.
[57] *Geppert,* Jura 2001, 559, 560.
[58] Zu den einzelnen Verkehrsarten und ihrer strafrechtlichen Behandlung vgl. *Blum,* Die Straftaten im Straßenverkehr, S. 1 ff.
[59] *Blum,* Die Straftaten im Straßenverkehr, S. 3; *ders.,* Verkehrsstrafrecht, S. 2.
[60] Im Einzelnen dazu *Barnickel,* in: MüKo StGB, § 315d Rn. 5 ff.
[61] *Herzog,* in: NK StGB, § 315d.

Straße liegen und der Bahnkörper so beschaffen ist, dass der übrige Verkehr von dem der Schienenbahn vorbehaltenen Straßenteil ausgeschlossen ist.[62]

Schließlich findet § 316 StGB auf *sämtliche Verkehrsarten* – also neben dem Straßenverkehr auch auf den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr – Anwendung. Dieser Umstand ergibt sich bereits aus dem Gesetzeswortlaut, weil in § 316 StGB lediglich von „Verkehr", während in den §§ 315 b und 315 c StGB ausdrücklich vom „Straßenverkehr" die Rede ist. Weiterhin hat der Gesetzgeber in § 316 die §§ 315 bis 315 d StGB zitiert und somit alle Verkehrsarten in den Geltungsbereich der Norm einbezogen.

1.3 Recht des Straßenverkehrs

Das Phänomen Straßenverkehr beruht auf den drei Hauptfaktoren Mensch, Fahrzeug und Straße, in denen sich gesamtgesellschaftliche Aspekte widerspiegeln.[63] Dabei kann der Straßenverkehr unter ganz verschiedenen Gesichtswinkeln betrachtet und beurteilt werden. Zum Beispiel ist Straßenverkehr als „kommunikatives Sozialsystem" zu begreifen, wenn die Transportfunktion im Vordergrund steht. Gleichzeitig kann er aber auch ein „diskommunikatives Sozialsystem" sein, wenn etwa Freiheitserfahrung, das Ausleben von Risiko oder die Durchsetzung von Ansprüchen in den Vordergrund rücken.[64] Im juristischen Sinne wird der Begriff des Straßenverkehrs allgemein definiert als *der Verkehr von Fahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern auf allen Wegen, Plätzen, Durchgängen und Brücken, die jedermann oder wenigstens allgemein bestimmten Gruppen von Benutzern, wenn auch nur vorübergehend oder gegen Gebühr zur Verfügung stehen, wobei es nicht auf die Eignung für bestimmte Verkehrsarten oder auf die Eigentumsverhältnisse ankommt*.[65]

Die Komplexität des Straßenverkehrs schlägt sich überdies in einer weitläufigen und nicht unproblematischen Ausgestaltung des Straßenverkehrsrechts nieder. Zum Straßenverkehrsrecht gehören alle Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften, die der Erhaltung der Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Straßenverkehr dienen.[66] Die Fragen zum Beispiel, unter welchen Umständen Kraftfahrzeuge zum öffentlichen Verkehr zuzulassen sind, wer sie lenken darf, wie sie im Straßenverkehr zu führen sind und wer für die Verursachung von Schäden im Straßenverkehr haftet, bedürfen spezieller Regelungen. Gleiches gilt für die Androhung und Verhängung von Sanktionen bei Missachtung von Verkehrsvorschriften bzw. Verwirklichung strafwürdigen Verhaltens im Straßenverkehr. Diese Komplexität bringt es mit sich, dass die Normen des Straßenverkehrsrechts teils zum Verwaltungsrecht – wobei als Rechtsgrundlagen insbesondere das Straßen-

[62] *Blum*, Verkehrsstrafrecht, S. 2.
[63] *Koenig,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 315.
[64] Dazu eingehend *Jakob,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 343, 357 f., der im Ergebnis zu folgendem Schluss gelangt: „Straßenverkehr ist das System der Ambivalenz schlechthin".
[65] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 5; *Fischer*, StGB, § 315b Rn. 3.
[66] *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578.

verkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) zu nennen sind – und teils zum Strafrecht gehören. Ergänzend treten zivilrechtliche Regelungen[67] hinzu. Das Verkehrsrecht im Gesamten will den Gefahren, Behinderungen und Belästigungen von Verkehrsteilnehmern und Dritten durch den Verkehr entgegenwirken und einen optimalen Ablauf gewährleisten.[68]

Diesem Zweck dienen auch die strafrechtlichen Regelungen mit verkehrsrechtlichem Charakter[69], die den Gegenstand der vorliegenden Arbeit bilden. Dieses Straßenverkehrsstrafrecht ist in seiner heutigen Gestalt nicht aus einem Guss entstanden, sondern das Resultat vieler sporadischer Einzelregelungen.[70] Konsequenz ist, dass seine Vorschriften nicht einheitlich in einem einzigen Gesetz zusammengefasst, sondern über mehrere Gesetze und Verordnungen verstreut sind, die ihrer Entstehung im Allgemeinen der jeweiligen Fortentwicklung und den Notwendigkeiten des Straßenverkehrs verdanken. Anzuführen sind zunächst die *Straßenverkehrsstraftaten nach dem StGB*, welche sich im 28. Abschnitt des StGB („Gemeingefährliche Straftaten") befinden (§§ 315 b, 315 c, 316, 316 a StGB)[71]. Daneben existiert im siebenten Abschnitt des StGB („Straftaten gegen die öffentliche Ordnung") die problematische Vorschrift[72] des § 142 StGB. Soweit in diesen Vorschriften von „Straßenverkehr" die Rede ist, entspricht der Begriff dem des Straßenverkehrs im Sinne des StVG, der StVO und der StVZO.[73] Es muss sich danach um Vorgänge im *öffentlichen Verkehrsraum* handeln, worunter alle Flächen verstanden werden, die ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse entweder auf Grund wegerechtlicher Widmung oder aufgrund ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung einem unbestimmten Personenkreis zu verkehrsüblicher Nutzung zur Verfügung stehen.[74] Aus dieser Definition ergibt sich, dass es für die Frage des öffentlichen Verkehrsraums unerheblich ist, ob die Fläche im öffentlichen Eigentum steht oder einer Privatperson gehört. Auch nimmt es der Verkehrsfläche nicht den Charakter der Öffentlichkeit, wenn für die Zufahrt mit Fahrzeugen eine Parkerlaubnis oder für die Nutzung ein Entgelt verlangt wird.[75] Ferner kommt es auf die Eignung für bestimmte Verkehrsarten nicht an.[76]

Neben diesen „echten" Straßenverkehrsstraftaten des StGB enthalten die *§§ 44, 69 ff. StGB* verkehrsspezifische Sonderregelungen für die Sanktionierung.

---

[67] Z.B. die Haftungstatbestände gemäß §§ 7 ff. StVG.
[68] *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 11.
[69] *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 11.
[70] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 6; siehe hierzu sogleich Punkt *2.*
[71] Vgl. hierzu *Kapitel 2.*
[72] Siehe hierzu *Kapitel 2, 2.2.*
[73] BGHSt 49, 128 = NZV 2004, 479; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 12.
[74] BGHSt 49, 128 = NZV 2004, 479; *OLG Hamm*, NVZ 2008, 257 f.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 5; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 21; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 12.
[75] BGHSt 16, 7, 9 f; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 12; *Blum,* Die Straftaten im Straßenverkehr, S. 8 f.
[76] *Blum,* Die Straftaten im Straßenverkehr, S. 8; *ders.,* Verkehrsstrafrecht, S. 5.

Zudem finden andere Normen des StGB häufig Anwendung im straßenverkehrsrechtlichen Bereich, wie zum Beispiel die fahrlässige Tötung (§ 222 StGB), die fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB), die Nötigung (§ 240 StGB) und der Vollrausch (§ 323 a StGB). Schließlich finden sich in sogenannten Nebengesetzen einige strafrechtliche Regelungen für den Straßenverkehrsbereich. Das *Straßenverkehrsgesetz (StVG)* vom 19.12.1952[77] ist dabei die älteste deutsche, für die allgemeine Straßenverkehrs-Rechtspraxis auch heute noch bedeutsamste Rechtsgrundlage.[78] Vorliegend von Relevanz ist der dritte Teil des StVG, der die straßenrechtlichen Straf- und Bußgeldtatbestände regelt. Als Straftaten normiert es das Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG), den Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG), das missbräuchliche Herstellen, Vertreiben oder Ausgeben von Kennzeichen (§ 22 a StVG) sowie den Missbrauch von Wegstreckenzählern und Geschwindigkeitsbegrenzungen (§ 22 b StVG).[79] Darüber hinaus ist noch auf das *Pflichtversicherungsgesetz* (PflVG) hinzuweisen, welches die wichtige Aufgabe hat, die Realisierung der gegen den Halter aus dem Gebrauch eines Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr möglichen Schadensersatzansprüche zu sichern. Für den Bereich des Straßenverkehrsstrafrechts ist es insoweit relevant, als es in § 6 PflVG[80] einen Straftatbestand normiert, welcher den Gebrauch bzw. die Gestattung eines Kfz ohne den erforderlichen Haftpflichtversicherungsvertrag nach § 1 PflVG sanktioniert.

2. Entstehungsgeschichte des Straßenverkehrsstrafrechts[81]

Da erst mit der Erfindung des Automobils und der immer schneller werdenden Reisegeschwindigkeit die dem Straßenverkehr immanenten Gefahren in den Blickpunkt des strafrechtlichen Interesses rückten, ist das Straßenverkehrsstrafrecht ein junges Recht. Es sind im Grundsatz drei Gesichtspunkte, die die Entwicklung der Straßenverkehrsdelikte charakterisieren und infolgedessen sie sich in ihrer Entwicklung von der der „klassischen“ Delikte unterscheiden.[82] Zum ersten ist es das *geringe Alter* und die *Abhängigkeit von einer sich rasant entwickelnden Technik*. In kurzer Zeit mussten strafrechtliche Regelungen für ein neues und unerforschtes Rechtsgebiet geschaffen werden. Zweitens ist das Straßenverkehrsstrafrecht – im Gegensatz zum „klassischen“ Strafrecht – nicht auf Ausnahmesituationen des gesellschaftlichen Lebens ausgerichtet, sondern nahezu *jeder Bürger* ist Teil des Straßenverkehrs und damit *potentieller Täter* eines Straßenverkehrsdelikts. Die Strafnomen betreffen daher nicht „eine kleine, als antisozial wahrgenommene

[77] Das StVG geht zurück auf das Kraftfahrzeuggesetz vom 03.05.1909, vgl. sogleich Punkt *2.*
[78] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 7.
[79] Zu diesen Straftaten vgl. im Einzelnen *Kapitel 2.*
[80] Vgl. *Kapitel 2, 2.8.*
[81] Einen umfassenden Überblick über die geschichtliche Entwicklung des Straßenverkehrsstrafrechts bietet z.B. die Arbeit von *Asholt,* Straßenverkehrsstrafrecht, 2007.
[82] Hierzu im Einzelnen *Asholt,* S. 3.

Randgruppe"[83], sondern nahezu die gesamte Gesellschaft, was dem üblichen Charakter des Strafrechts zuwiderläuft. Ferner können die materiellen Vorschriften des Straßenverkehrsstrafrechts nicht in gleichem Maße auf ethisch-moralische Grundsätze zurückblicken wie die meisten allgemeinen Straftatbestände des StGB.[84] Vielmehr ist das Charakteristische, dass es die Voraussetzungen einer Strafbarkeit selbst schafft, eben weil Handlungen im Straßenverkehr für sich betrachtet zunächst einmal ethisch und moralisch neutral sind. Als dritter Aspekt ist schließlich die *Veränderung der Beurteilung der Automobile* in Deutschland hervorzuheben. Stand zum Zeitpunkt der Erfindung des Kraftfahrzeugs noch Kritik, Skepsis und sogar verschiedene Formen der Proteste bis hin zu Anti-Automobil-Bewegungen[85] im Vordergrund, entwickelte sich Deutschland in den darauffolgenden 100 Jahren zu einem der wichtigsten und intensivsten Automobilländer.

Der eigentliche Anfang des Straßenverkehrsstrafrechts ist parallel zu der Erfindung und Verbreitung der Kraftfahrzeuge zu finden. Erst diese technische Entwicklung brachte die Diskussion um die Schaffung eines überregionalen Gesetzes zur Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen in Gang. Als „Urahn des Automobils heutiger Prägung" gilt ein Dampfwagen des Franzosen *Nicolas Joseph Cugnot*, mit dem 1769 die ersten Fahrversuche unternommen wurden.[86] Am 9. Mai 1876 entwickelte *Nikolaus August Otto* den ersten Viertaktmotor, der als Ottomotor weltbekannt wurde, und schuf damit die Grundvoraussetzung zur Motorisierung des Straßenverkehrs.[87] Am 3. Juli 1886 fuhr *Carl Friedrich Benz* als erste Person in der Öffentlichkeit mit dem von ihm und Cie. in der Rheinischen Gasmotorenfabrik konstruierten, mittel Ligroingas angetriebenen, dreirädrigen Motorwagen auf der Ringstraße in Mannheim.[88] Einen maßgeblichen Anteil hat ebenfalls *Gottlieb Daimler*, der am 4. März 1887 mit der sog. Daimler-Kutsche zum ersten Mal auf einer freien Strecke von Cannstatt nach Esslingen fuhr.[89] Diese voneinander unabhängig entwickelten, motorgetriebenen Wagen revolutionierten den Straßenverkehr grundlegend. Bis 1900 fand allerdings keine nennenswerte Reglementierung des motorisierten Straßenverkehrs statt, was sich darauffolgend aufgrund des ständig wachsenden Kraftfahrzeugverkehrs ändern sollte.[90] Es ergingen in den einzelnen Bundesstaaten örtliche, provinzielle oder Landespolizeiverordnungen zur Regelung des Automobilverkehrs, deren Nichtbefolgung eine Übertretung

---

[83] *Asholt,* S. 3.
[84] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 5.
[85] Vgl. dazu *Fraunholz*, S. 93 ff.; *Asholt,* S. 21 ff.
[86] *von Frankenberg/Neubauer*, S. 8.
[87] *Nehm*, DAR 1996, 432; *von Frankenberg/Neuba*uer, S. 14, 16 f.
[88] *Lohkamp,* Reformbedürftigkeit von Fahrverbot und Fahrerlaubnisentzug? S. 3; *von Frankenberg/Neubauer,* S. 17; *Nehm*, DAR 1996, 432.
[89] *von Frankenberg/Neubauer,* S. 17.
[90] Im Jahr 1902 waren es noch 4.738, während man am 1. Januar 1907 im Deutschen Reich bereits 27.026 Kraftfahrzeuge zählte, vgl. *Kaiserliches Statistisches Amt (Hrsg.)*, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1907, S. 77; *Asholt,* S. 16; *Kulemeier,* S. 62; *Fraunholz*, S. 42.

nach § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuches darstellte. Allerdings bedingte die Vielzahl der Verordnungen, dass teilweise erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Regelungen bestanden.[91] Aufgrund dessen und der sich häufenden Unfälle kam schon 1902 eine Diskussion über eine Vereinheitlichung der Verkehrsvorschriften auf, welche schließlich dazu führte, dass *„Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen"*[92] einstimmig vom Bundesrat am 4. Mai 1906 verabschiedet und in der Folgezeit von allen Ländern umgesetzt wurden. Dieser Form der Empfehlung bedurfte es deshalb, weil einer solchen Reglementierung Art. 4 der Reichsverfassung von 1871 entgegenstand, der den Verkehr einer reichsrechtlichen Regelung entzog.[93] Mit Wirkung vom 1. Oktober 1906 setzten die verbündeten Regierungen dem Ersuchen folgend die „Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" durch Gesetze und Verordnungen in Kraft, so dass dadurch das erste Mal seit der Erfindung des Automobils eine reichseinheitliche Regelung bestand.[94] Die „Grundzüge" enthielten in § 27 die Möglichkeit, ungeeigneten Führern von Kraftfahrzeugen die Fahrerlaubnis zu entziehen. Diese Norm war jedoch wegen ihres Sanktionscharakters Gegenstand kontroverser Diskussionen, weil die Kompetenz für den Erlass strafrechtlicher Vorschriften gemäß § 6 EGStGB i.V.m. § 366 StGB beim Reich läge und der Erlass einer solchen Vorschrift somit gegen die Verfassung verstoße.[95]

Ein Rückgang der Entwicklung der Verkehrsunfälle war jedoch nach der Verabschiedung der Grundzüge nicht zu beobachten, so dass am 3. Mai 1909 das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG)[96] verabschiedet wurde, das auf den Grundzügen des Bundesrates beruhte.[97] Wenngleich das KFG auch verkehrsregelnde Vorschriften enthielt, lag sein Schwerpunkt eindeutig in den Haftungsfragen.[98] In verkehrsstrafrechtlicher Hinsicht ist insbesondere die Tatsache interessant, dass nach dem KFG (§ 4) die Befugnis zur Entziehung der Fahrerlaubnis allein der Verwaltungsbehörde oblag, was primär mit dem Argument begründet wurde, dass andernfalls dem Bedürfnis nach Sicherung des Verkehrs gegen ungeeignete Verkehrsteilnehmer nicht genügend Rechnung getragen werden

---

[91] So galten z.B. unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten oder verschiedene Regelungen über die Anbringung von Kennzeichen, vgl. *Asholt,* S. 28.

[92] Erläutert von *Olshausen,* DJZ 1906, 750 ff. In Grundzügen wurde die Beschaffenheit und besonders die Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Eigenschaften der Fahrer und die Nutzungsregelungen für die öffentlichen Wege und Plätze sowie eine Prüfung zur Erlangung der Fahrerlaubnis normiert

[93] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 7; *Nehm,* DAR 1996, 432, 433.

[94] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 7.

[95] *Isaac,* DJZ 1906, 1146, 1147; *Koehne,* Kraftfahrzeug und Rechtsentwicklung, S. 21.

[96] Zudem wurde in Form einer materiellen Verfassungsänderung (Art. 78 der Reichsverfassung) eine Reichskompetenz für die gesamte Materie des Kraftfahrzeugverkehrs geschaffen, *Asholt,* S. 39.

[97] *Booß,* DAR 1979, 298, 299; *Lohkamp,* S. 5; *Kulemeier,* S. 62.

[98] *Nehm,* DAR 1996, 432, 433; *Booß,* DAR 1979, 298, 299 f.; zum Inhalt des KFG vgl. im Einzelnen *v. Damm*, DJZ 1909, 744 ff.

könne.[99] Ferner wurde mit § 22 KFG die erste wirkliche gesetzliche Regelung zur heutigen Verkehrsunfallflucht konzipiert.[100]

Die Zeit ab 1909 war im Wesentlichen durch die Diskussion über eine Reform des Strafgesetzbuches geprägt.[101] Im Bereich des Straßenverkehrsstrafrechts betraf dies etwa die Schaffung und Ausgestaltung von Straftatbeständen zur Sicherung des Straßenverkehrs und straßenverkehrsspezifischer Sanktionen. Unter der Herrschaft der Nationalsozialisten erfolgten einige Änderungen an den Verkehrsvorschriften innerhalb und außerhalb des geltenden StGB. Im Zuge dessen wurde durch das Gewohnheitsverbrechergesetz vom 24. November 1933[102] der Tatbestand des Vollrausches (§ 330 a StGB a.F. = § 323 a StGB n.F.) in das StGB eingeführt[103], welcher im Straßenverkehr ein nicht unwesentliche Rolle einnimmt[104]. Hintergrund der Einführung war, dass sich die Einstellung zum Alkohol seit Anfang des 20. Jahrhunderts immer mehr ins Negative entwickelt hatte.[105] Ferner wurde mit dem KFG-Änderungsgesetz von 1939[106] eine Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter eingeführt, um den Schutz der Verkehrsopfer wirksamer zu gestalten. Des Weiteren wurde am 22. Juni 1938 das sog. Autofallengesetz[107] geschaffen, welches als Vorläufer des heutigen § 316 a StGB zu betrachten ist.[108] Schließlich erfolgte mit § 139 a StGB a.F. nunmehr die Normierung der „Verkehrsflucht“ (§ 22 KFG) im StGB.[109]

Mit dem Inkrafttreten des Grundgesetzes am 23.05.1949 wurde das KFG durch Art. 125 i.V.m. Art. 74 Nr. 22 GG Bundesrecht.[110] Die enormen Unfallzahlen und der rasante Anstieg des Kraftfahrzeugverkehrs machten einen verstärkten Schutz der Allgemeinheit gegen die Gefahren des Straßenverkehrs erforderlich.[111]

---

[99] *Lohkamp,* S. 6; *Asholt,* S. 38; *Herzog*, in: NK StGB, § 69 Rn. 1.

[100] *Schild,* in: NK StGB, § 142 Rn. 3; *Steenbock,* Über die Unfallflucht als Straftat, S. 15; *Kubatta,* Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht, S. 19 ff.; *Schünemann*, DAR 1998, 424, 426.

[101] Zum Vorentwurf von 1909 vgl. *v. Lilienthal,* ZStW 30, 224 ff. und *Hartwig,* ZStW 33, 507 ff.; zu den entsprechenden Entwürfen in der Weimarer Republik vgl. *Bumke,* DJZ 1921, 11 ff.; *Kahl,* DJZ 1921, 145 ff.; *Ebermayer,* JW 1921, 778 ff.; *Walz,* DJZ 1927, 809 f.

[102] RGBl. 1933 I, S. 995.

[103] Zur Entwicklung vor dem Jahr 1933, vor allem zu den Vorläufern des Vollrauschtatbestandes in den Vorentwürfen zum Strafgesetzbuch, vgl. *Mayer,* ZStW 59, 283, 284 ff.

[104] *Paeffgen,* ZStW 97, 513; vgl. auch *Kapitel 2, 2.1.3.*

[105] *Chang,* Die abstrakte Gefährdung durch Alkohol, S. 10; *Mayer,* ZStW 59, 283, 285.

[106] Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag, RGBl. 1939 I, S. 2223.

[107] Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen, RGBl. 1938 I, S. 651. Das Gesetz lautete: „Wer in räuberischer Absicht eine Autofalle stellt, wird mit dem Tode bestraft“; vgl. dazu *Freisler,* DJ 1939, 34 ff.

[108] *Große*, NStZ 1993, 525; zur Entstehungsgeschichte des § 316 a StGB vgl. auch *Niedzwicki,* ZJS 2008, 371 ff.; *Steinberg,* NZV 2007, 545, 546 f.; *Günther,* JZ 1987, 369, 376 ff.

[109] Zu den Einzelheiten vgl. *Steenbock,* S. 16 f.; *Kubatta,* S. 21 ff.

[110] *Lohkamp,* S. 6; *Nehm*, DAR 1996, 432, 433; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 7.

[111] *Schultz,* BA 1980, 1, 4; *Lohkamp,* S. 7; BT-Drs. 1/2674, S. 7.

Dies führte – angeregt durch die amerikanische Besatzungsmacht[112] – zu einem Gesetzgebungsvorhaben, aus dem schließlich das *erste Straßenverkehrssicherungsgesetz* (Gesetz zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr) vom 19.12.1952[113] resultierte. Im Rahmen dieses Gesetzesvorhabens geriet vor allem die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter in den Mittelpunkt der Diskussion.[114] Der Regierungsentwurf sah, parallel zu der verwaltungsbehördlichen Entziehungsmöglichkeit, die Einführung des § 42 m StGB a.F. vor, der dem Strafrichter die Möglichkeit gab, in der ihm vorliegenden Straßenverkehrsstrafsache zugleich über die Notwendigkeit und die Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis zu entscheiden.[115] Durch diese Maßnahme sollte die Allgemeinheit besser vor Gefahren des Straßenverkehrs geschützt werden. Jedoch war die Einführung dieser „Doppelkompetenz“ bzw. „zweispurigen Möglichkeit der Entziehung“ äußerst umstritten.[116] Ein Angriffspunkt war der Kompetenzkonflikt zwischen Strafgericht und Verwaltungsbehörde. Gleichwohl setzte sich im Endeffekt die „Doppelkompetenz“ zur Entziehung der Fahrerlaubnis durch. Argument war unter anderem, dass sich die Beschränkung der Zuständigkeit zur Entziehung der Fahrerlaubnis auf die Verwaltungsbehörde als Hemmnis für eine sachgerechte strafgerichtliche Bekämpfung von Verkehrszuwiderhandlungen erwiesen habe.[117] Ebenfalls umstritten war die Frage, ob es sich bei der Fahrerlaubnisentziehung um eine Strafe, eine Maßregel oder um „eine Regelung mit doppeltem Gesicht“ handele.[118] Die Einordnung als Maßregel ergab sich letztendlich daraus, dass sie parallel zum Berufsverbot konstruiert war und daher ebenso wie diese als Maßregel verstanden wurde.[119]

Mit der Einführung der §§ 315 ff. StGB a.F. in das deutsche Strafgesetzbuch wurde die Strafbarkeit einer konkreten Verkehrsgefährdung und damit der erste spezielle Straßenverkehrstatbestand im StGB kodifiziert. Hintergrund war auch hier die beträchtliche Zunahme der Verkehrsunfälle, welche den Gesetzgeber zu der Schlussfolgerung veranlasste, dass „die herkömmliche Pönalisierung der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Körperverletzung zur kriminalrechtlichen Steuerung der Verkehrskontrolle“ nicht mehr ausreiche und daher „die Vorverlegung der strafrechtlichen Verteidigungslinie erforderlich sei“[120]. Auch die entsprechende Gesetzesbegründung argumentierte, dass „das Strafrecht nur dann zu einer wirksamen Waffe gegen die Herbeiführung von Straßenverkehrsunfällen werden könne, wenn die schwerere Strafdrohung nicht erst an den Eintritt eines Schadens,

[112] *Kulemeier,* S. 63.
[113] BGBl. I 1952, S. 832.
[114] *Arndt,* DAR 1951, 152 ff.; *Lackner,* MDR 1953, 73 ff.; *Kulemeier,* S. 63.
[115] *Schultz,* BA 1980, 1, 4; *ders.,* BA 1982, 315, 317; *Janiszewski*, GA 1981, 385, 387.
[116] Dafür etwa *Lackner,* MDR 1953, 73 ff.; dagegen etwa *Frey,* ZStW 65, 3, 9, 11.
[117] BT-Drs. 1/2674, S. 8.
[118] *Arndt,* DAR 1951, 152 f.
[119] *Asholt,* S. 142; *Kulemeier,* S. 64.
[120] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 220.

sondern schon an die schuldhafte Herbeiführung der Gefahr geknüpft werde“[121]. § 315 a StGB a.F. umfasste dabei verschiedene, als besonders gefährlich empfundene Handlungen, die in einem Katalog normiert waren.[122] Von der zusätzlichen Schaffung eines Tatbestandes über die Strafbarkeit einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt (angedacht als § 139 c StGB) wurde trotz einiger Befürworter abgesehen.[123] Überdies wurde durch das erste Straßenverkehrssicherungsgesetz der räuberische Angriff auf Kraftfahrer als § 316 a StGB – unter entsprechender Begrenzung des Wortlautes und einer Neubestimmung des Unrechtsgehalts sowie der Schutzrichtung – in das StGB eingefügt.[124] Zudem erhielt das KFG durch Art. 8 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs seine heutige Bezeichnung „Straßenverkehrsgesetz“, wodurch auch zum Ausdruck gebracht werden sollte, dass das Gesetz nicht mehr nur Kraftfahrzeuge, sondern den Straßenverkehr insgesamt betrifft.[125] Im Jahre 1953 wurde die Unfallflucht gemäß § 139 a StGB a.F. ohne inhaltliche Änderungen in § 142 StGB a.F. unbenannt.[126]

Die Verabschiedung des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs kann als die *„Geburtsstunde der Straßenverkehrsdelikte im Strafgesetzbuch“* bezeichnet werden.[127] Zuvor existierten lediglich vereinzelte Übertretungen und Sachbeschädigungstatbestände, welche den Straßenverkehr auch nur zum Teil erfassten. Ferner standen bis dahin in strafrechtlicher Hinsicht lediglich die (fahrlässigen) Erfolgsdelikte zur Verfügung, um den Gefahren des Straßenverkehrs zu begegnen. Allerdings konnte das erste Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs insofern seinen Erwartungen nicht gerecht werden, als in der Folgezeit die Unfallzahlen weiterhin anstiegen. Daher wurde schon wenige Monate nach der Verkündung des ersten Straßenverkehrssicherungsgesetzes an einer umfassenden Strafrechtsreform gearbeitet.[128] Die Fragen nach der rechtlichen Qualifikation und Sanktionierung der Verkehrsdelikte nahmen dabei einen beachtlichen Diskussionsraum ein.[129] Als Ergänzung zur Entziehung der Fahrerlaubnis wurde mit dem kurzfristigen Fahrverbot als Neben- oder Sonderstrafe eine neue Sanktionsmöglichkeit debattiert.[130] Das

---

[121] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 220; *Schneider,* Kriminelle Straßenverkehrsgefährdungen, S. 110 f.

[122] Eingriffe in den Verkehr von außen (§ 315 a I Nr. 1), die Trunkenheitsfahrt (§ 315 a I Nr. 2), Fahruntüchtigkeit infolge fehlender körperlicher oder geistiger Eignung (§ 315 a I Nr. 3), Verkehrsinterne Handlungen (§ 315 a I Nr. 4), wobei eine Beschränkung auf einzelne besonders unfallträchtige Handlungen erfolgte, vgl. *Schneider,* Kriminelle Straßenverkehrsgefährdungen, S. 111; *Asholt,* S. 155; *Obermann,* Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr, S. 12 f.

[123] *Chang,* S.7; *Asholt,* S. 147 ff.

[124] *Niedzwicki,* ZJS 2008, 371, 373; *Herzog,* in: NK StGB, § 316a Rn. 2; *Große,* NStZ 1993, 525, 526; *Steinberg,* NZV 2007, 545, 546 f.

[125] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 7; *Asholt,* S. 155.

[126] *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 31; *Steenbock,* S. 19; *Kubatta,* S. 24.

[127] Dazu auch *Asholt,* S. 158 ff.

[128] Dazu im Einzelnen *Asholt,* S. 160-195; *Kulemeier*, S. 64.

[129] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 94.

[130] *Halecker,* „Denkzettel“ Fahrverbot, S. 33 ff.; *Lackner,* JZ 1965, 92, 94; *ders.,* DAR 1958, 286, 288 f.

Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs[131] konnte wegen einer außergewöhnlich starken parlamentarischen Verzögerung erst am 26. November 1964 unter Vorwegnahme der gesamten Strafrechtsreform[132] verabschiedet werden. Es sollte die schwierige Aufgabe lösen, die Antinomie von Freiheitsinteresse und effektiven Rechtsgüterschutz – bezogen einerseits auf den gegenwärtigen und in Zukunft zu erwartenden Stand der Verkehrsentwicklung und andererseits auf die Verfassungswirklichkeit dieser Zeit – zu einem bestmöglichen Ausgleich zu bringen.[133] Eine wesentliche Änderung erfuhr § 42 m StGB a.F. dahingehend, dass in dessen zweitem Absatz ein Katalog von Tatbeständen kodifiziert wurde, bei deren Begehung der Täter „in der Regel" ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sei.[134] Die dort angeführten Delikte indizierten einen solchen Grad des Versagens oder der Verantwortungslosigkeit des Täters, dass damit zugleich auch dessen Eignungsmangel zum Führen von Kraftfahrzeugen feststehe.[135] Das Fahrverbot wurde als Nebenstrafe gemäß § 37 StGB a.F. eingeführt, um dem dringenden Bedürfnis der Praxis nach einer Möglichkeit zur kurzfristigen Ausschaltung eines Kraftfahrzeugführers nachzukommen.[136] Man versprach sich vom Fahrverbot „eine fühlbare verkehrserzieherische Wirkung"[137]. Auch aus Richterkreisen wurde die Einführung einer Nebenstrafe des Fahrverbotes begrüßt, da es in der Praxis zahlreiche Verkehrsverstöße gebe, die zwar nicht eine Entziehung der Fahrerlaubnis mit ihren langfristigen Folgen erfordern würden, bei denen aber eine nachdrückliche Warnung, verbunden mit der unmittelbaren Erfahrung eines vorübergehenden Verkehrsverbotes, als eine Art Denkzettel gute spezialpräventive Wirkungen erwarten ließe.[138] Mit den §§ 315 ff. StGB a.F. verwirklichte der Gesetzesentwurf das vorgesehene Programm der Großen Strafrechtskommission für sämtliche Verkehrsarten.[139] Der „Einheitstatbestand" für alle Eingriffe in den Straßenverkehr wurde aufgelöst, so dass nunmehr – der heutigen Systematik der §§ 315 ff. StGB entsprechend – § 315 b StGB a.F. die Eingriffe von außen und § 315 c StGB a.F. verkehrsinterne Zuwiderhandlungen sanktionierte. Heftig umstritten

[131] BGBl. I 1964, S. 921; das Gesetz trat am 02.01.1965 in Kraft; zu den wesentlichen Regelungsinhalten des Zweiten Straßenverkehrssicherungsgesetztes vgl. *Lackner,* JZ 1965, 92 ff. und 120 ff.

[132] Ein Abwarten der Strafrechtreform sei nicht länger möglich, da die „dringende Notwendigkeit zur Sicherung des Straßenverkehrs alle erfolgsversprechenden Möglichkeiten des Strafrechts ausschöpfen" müsse, vgl. BT-Drs. 3/2368, S. 7; *Lackner,* JZ 1965, 92, 93; *Halecker,* S. 38 f.

[133] *Lackner,* JZ 1965, 92, 93.

[134] *von Weber,* JZ 1960, 52; *Lackner,* JZ 1965, 120 f.; *Warda,* JZ 1962, 304; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 10; *Geppert,* in: LK StGB, § 69, Entstehungsgeschichte.

[135] BT-Drs. 4/651, S. 17; *Lackner,* JZ 1965, 120; dies entsprach auch der ständigen Rechtsprechung, vgl. etwa BGHSt 5, 168, 176 = JZ 1954, 123, 125; *Janiszewski,* GA 1981, 385, 389.

[136] BT-Drs. 4/651, S. 12; hinsichtlich der Einführung eines Fahrverbotes war vieles umstritten. Dies betraf insbesondere seine Ausgestaltung als Haupt-, Nebenstrafe oder Maßregel, vgl. etwa *Lackner,* JZ 1965, 92, 94; *Halecker,* S. 38 ff.

[137] BT-Drs. 4/650, S. 176; BT-Drs. 4/651, S. 12.

[138] *Lackner,* JZ 1965, 92, 94; so auch *Janiszewski,* GA 1981, 385, 390.

[139] *Asholt,* S. 200.

war immer noch die Einführung bzw. Ausgestaltung eines abstrakten, d.h. folgenlosen Trunkenheitstatbestandes.[140] Im Endeffekt wurde der Tatbestand als § 316 StGB in das Gesetz aufgenommen, wobei indes eine Normierung einer starren Promille-Grenze unterblieb. Ferner erfolgte eine Kodifizierung des § 316 StGB in die „Katalogtaten" des damaligen § 42 m II StGB.

Das Zweite Straßenverkehrssicherungsgesetz stellte in seiner Ausgestaltung eine Verschärfung des Straßenverkehrsstrafrechts dar.[141] Gleichzeitig war indes stets auf die Notwendigkeit einer weitgehenden Entkriminalisierung als „Kehrseite" der Verschärfung hingewiesen worden.[142] Mit dem vom Gesetzgeber am 24. Mai 1968 beschlossenen *Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)*[143] sowie dem *Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (EGOWiG)*[144] sollte dieser Forderung nachgekommen werden.[145] Diese Gesetze regelten u.a. die Umstellung zahlreicher Übertretungstatbestände auf Bußgeldtatbestände und dienten somit der Entkriminalisierung des Straßenverkehrsstrafrechts. Gerade die stetig ansteigende Anzahl von Verkehrsstrafverfahren barg die Gefahr einer Schädigung des allgemeinen Rechtsbewusstseins in der Bevölkerung, sowie dass Verkehrsstrafverfahren zur Normalität und damit zur Bagatelle würden.[146] Vor allem sollte im Hinblick auf die Massenhaftigkeit der Verkehrsverstöße ein insgesamt wirksameres Verkehrsstrafrecht geschaffen werden.[147] Im Endeffekt wurden sämtliche Übertretungstatbestände der StVO und der StVZO auf Ordnungswidrigkeiten umgestellt, indem § 24 StVG n.F. als Blankettnorm einen Verstoß gegen eine gemäß § 6 I StVG erlassene Verordnung für ordnungswidrig erklärte.[148] Keine Umstellung erfuhren schon existierende Vergehenstatbestände, mit Ausnahme einiger Tatbestände des StVG.[149] Als Vergehen des StVG verblieben nur noch das Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) und der Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG).

Die Reformen und Gesetzgebungen nach 1970 waren verstärkt von Diskussionen und Überlegungen geprägt, inwieweit das Strafrecht überhaupt für die Sicherung des Straßenverkehrs geeignet sei.[150] Auch erreichte die Automobilisierungswelle 1970 qualitativ ihren Höhepunkt, so dass sich ab diesem Zeitpunkt das Au-

---

[140] *Asholt,* S. 187 ff. und S. 201 ff.; *Lackner,* JZ 1965, 92, 93; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 94; *Chang,* S. 8.

[141] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 10; *ders.,* DAR 1968, 313; *Asholt,* S. 218; *Obermann,* S. 13.

[142] *Janiszewski,* DAR 1968, 313; *Lackner,* DAR 1958, 286 ff.; *ders.,* DAR 1960, 309 ff.; *Wimmer,* DAR 1957, 169 ff.; *ders.,* DAR 1958, 145 ff.

[143] BGBl. I 1968, S. 481; zum OWiG vgl. *Göhler,* JZ 1968, 583 ff., 613 ff.; *Nüse,* JR 1969, 1 ff.

[144] BGBl. I 1968, S. 503.

[145] Dazu im Einzelnen *Möhl,* JR 1967, 122 ff.

[146] *Lackner,* DAR 1960, 309, 312.

[147] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 10; *ders.,* DAR 1968, 313; *Wimmer,* DAR 1957, 169.

[148] Hintergrund dieser detaillierten Regelung waren zwei Entscheidungen des BVerfG, das die §§ 49 StVO und 71 StVZO, über die bisher die Übertretungen sanktioniert worden waren, für verfassungswidrig erklärt hatte, *BVerfG,* NJW 1962, 1339; *BVerfG,* NJW 1962, 1563.

[149] *Asholt,* S. 221; *Göhler,* JZ 1968, 583, 585; *Janiszewski,* DAR 1968, 313, 315.

[150] *Asholt,* S. 229 ff.

tomobil als bedeutendstes Verkehrsmittel durchgesetzt hatte. Zudem war mit 578.032 Verletzten und 21.332 Getöteten im Straßenverkehr der bis heute geltende Höchstwert erreicht.[151] Eine Konsequenz der hohen Unfallzahlen seit den siebziger Jahren war jedoch, dass die Wirkung des Straßenverkehrsstrafrechts immer mehr in Frage gestellt wurde.[152]

Das *Zweite Gesetz zur Reform des Strafrechts*[153] vom 4. Juli 1969 gab den Vorschriften über die verkehrsspezifischen Sanktionen die bis dato gültigen Paragraphenziffern als §§ 44, 69, 69 a, 69 b StGB.[154] Durch Art. 2 des *Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 20. Juli 1973*[155] kam es zur Einführung des Satzes 2 in den zu diesem Zeitpunkt noch gültigen § 37 StGB a.F., wodurch ein Regelfahrverbot für den Fall eingeführt wurde, dass bei einer Verurteilung nach § 315 c I Nr. 1 a StGB oder § 316 StGB die Entziehung der Fahrerlaubnis unterbleibt. Die Änderung blieb insofern nicht kritiklos, als sie das Verhältnis von Maßregel und Strafe verkenne.[156] Ab dem 1. Januar 1975 wurde diese Ergänzung für § 44 StGB durch Art. 18 Nr. 10 des *Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch (EGStGB) vom 2. März 1974*[157] übernommen. § 142 StGB a.F. wurde durch das *13. StrÄG vom 13. Juni 1975*[158] neu gefasst und damit der Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort geschaffen, der durch das *6. StrRG vom 26. Januar 1998*[159] um die Regelung der tätigen Reue (Abs. 4) ergänzt worden ist.[160]

3. Verhältnis von Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht

Die durchgeführte Untersuchung basiert auf Daten des BZR,[161] in das nach der gesetzlichen Konzeption des BZRG unter anderem alle *strafgerichtlichen Verurteilungen* (§§ 3 Nr. 1, 4 ff. BZRG) durch ein deutsches Gericht einzutragen sind. Darüber hinaus werden angeordnete Maßregeln der Besserung und Sicherung, somit auch die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB, eingetragen (§ 4 Nr. 2 BZRG). Der Begriff der *Verurteilung*, der im BZRG verwendet wird, deckt sich also nicht mit dem im Strafrecht sonst üblichen Begriff.[162] Einzutragen sind ferner die verhängte(n) Sanktion(en) (§ 5 I Nr. 7 BZRG), d.h. alle Haupt- und Neben-

---

[151] *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle. Zeitreihen 2011, S. 15.

[152] Siehe hierzu etwa *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 17 ff.; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 343.

[153] 2. StrRG; BGBl. I 1969, S. 717.

[154] BGBl. I 1969, S. 717, S. 722 und S. 732 f.

[155] BGBl. I 1973, S. 870.

[156] *Halecker,* S. 107 ff.

[157] BGBl. I 1974, S. 469.

[158] BGBl. I 1975, S. 1349.

[159] BGBl. I 1998, S. 164; im Einzelnen zum 6. StrRG vgl. *Wolters,* JZ 1998, 397 ff.

[160] Zu den Einzelheiten vgl. *Steenbock,* S. 21 ff.; *Schild,* in: NK StGB, § 142 Rn. 4 ff.; *Kubatta,* S. 32 ff.

[161] Zur Anlage und Methodik der Untersuchung vgl. *Kapitel 5*.

[162] So auch *Harrendorf,* Rückfälligkeit und kriminelle Karrieren von Gewalttätern, S. 84.

strafen, so dass auch das gerichtliche Fahrverbot gemäß § 44 StGB erfasst ist. Keine Eintragung dagegen finden Entscheidungen von Bußgeldbehörden und Gerichten wegen einer Straßenverkehrsordnungswidrigkeit. Letztere werden vielmehr unter bestimmten Voraussetzungen[163] im sog. *Verkehrszentralregister* in Flensburg (VZR) registriert. Die vorliegende Arbeit beschränkt sich daher bereits aufgrund der verwendeten Datenbasis auf eine empirische Untersuchung des Straßenverkehrsstrafrechts im engeren Sinne. Vollständigkeitshalber soll an dieser Stelle dennoch ein knapper Überblick über das Ordnungswidrigkeitenrecht und seine Abgrenzung zum Strafrecht erfolgen.

Ordnungswidrigkeiten sind Delikte, die der Gesetzgeber außerstrafrechtlicher Ahndung zuführt und deren Sanktion, die Geldbuße, zuerst durch die Verwaltung verhängt wird.[164] Das Gesetz selbst enthält für die Ordnungswidrigkeit folgende Begriffsbestimmung: Gemäß § 1 I OWiG ist eine Ordnungswidrigkeit *„eine rechtswidrige und vorwerfbare Handlung, die den Tatbestand eine Gesetzes verwirklicht, das die Ahndung mit einer Geldbuße zulässt“.* Dieser rein *formale Begriff* der Ordnungswidrigkeit erinnert an den formalen Begriff der Straftat, welcher sich aus der Zusammenschau von § 11 I Nr. 5 StGB und § 46 I 1 StGB herleiten lässt:[165] Demzufolge ist die Straftat als eine rechtswidrige Tat, die den Tatbestand eines Strafgesetzes verwirklicht und schuldhaft begangen worden ist, zu definieren. Des Weiteren zeichnet sich die Straftat dadurch aus, dass ihre *Rechtsfolge* in einer *Kriminalstrafe* besteht. Diese formellen Definitionen zeigen, dass sowohl Geldbußen als auch Strafen Sanktionen für das Zuwiderhandeln gegen staatliche Ge- und Verbote und damit staatliche Reaktionen auf begangenes Unrecht darstellen.[166]

Das Ordnungswidrigkeitenrecht wird in verfassungsrechtlicher Hinsicht zum Strafrecht im weiteren Sinne gerechnet.[167] Ein besonderes Ziel der Unterscheidung zwischen Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht ist es, die Bedeutung des Kriminalstrafrechts durch die Begrenzung auf gewichtige Unrechtstatbestände zu verstärken.[168] Im allgemeinen Sanktionensystem ist formell zwischen Kriminalstrafrecht und Ordnungswidrigkeitenrecht seit der Schaffung des OWiG im Jahre 1952[169], im Bereich des Straßenverkehrsstrafrechts seit dem OWiG 1968 zu differenzieren. Bei einem gravierenden Angriff auf ein Rechtsgut und bei hoher Sozialschädlichkeit der Tätergesinnung ist ein schweres sozialethisches Unwerturteil und damit die Einstufung des unrechten Handelns als Straftat geboten.[170] Wenn ein

[163] Wenn gegen den Betroffenen ein Fahrverbot nach § 25 StVG angeordnet oder eine Geldbuße von mindestens 40 € festgesetzt wird, § 28 III Nr. 3 StVG, §§ 59 ff. FeV.

[164] *Bohnert,* OWiG, § 1 Rn. 1; *ders.,* in: Senge (Hrsg.), KK zum OWiG, Einleitung Rn. 1.

[165] *Klesczewski,* Ordnungswidrigkeitenrecht, Rn. 1.

[166] *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578.

[167] *Mitsch,* Recht der Ordnungswidrigkeiten, § 1 Rn. 6.

[168] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 11.

[169] *Bohnert* in: Senge (Hrsg.), KK zum OWiG, Einleitung Rn. 36; *Mitsch,* Recht der Ordnungswidrigkeiten, § 4 Rn. 5; *Nehm,* DAR 1996, 432, 434; *Lackner,* DAR 1960, 309, 310.

[170] *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578.

missbilligtes Verhalten hingegen typischerweise von geringerem Gewicht und somit sozialethisch nicht besonders verwerflich ist, kann es der Gesetzgeber als Ordnungswidrigkeit ausgestalten. Ihrer traditionellen Idee nach sind Ordnungswidrigkeiten somit Bagatellverstöße, die tatbestandlich vertypt wurden und das Unwerturteil einer Kriminalstrafe nicht verdienen[171]. Das bedeutet, dass das Ordnungswidrigkeitenrecht grundsätzlich neben dem Strafrecht steht und nicht etwa unterhalb desselben.[172] Ein weiterer wesentlicher Unterschied zwischen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten besteht in der Sanktionierungskompetenz. Während für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten die Verwaltungsbehörden zuständig sind, können Strafen ausschließlich durch die Gerichte verhängt werden. Da der Verstoß gegen eine Ordnungswidrigkeit nicht in das BZR eingetragen wird, gilt die betroffene Person nicht als vorbestraft.

Nach heutiger Rechtslage ergibt sich der Unterschied zwischen Ordnungswidrigkeit und Straftat praktisch direkt aus dem Gesetz, indem es die formale gesetzliche Einordnung als Straftat oder Ordnungswidrigkeit vornimmt (Strafe oder Geldbuße):[173] Wenn ein Gesetz als Rechtsfolge die Strafe vorsieht, ist von einer Straftat auszugehen und das StGB und die StPO anzuwenden. Wenn eine Vorschrift hingegen eine Bußgeldbewehrung normiert, handelt es sich bei dem tatbestandsmäßigen Verhalten um eine Ordnungswidrigkeit, so dass nach dem OWiG vorzugehen ist. Gleichfalls als Ordnungswidrigkeit gilt ein Verhalten, das ein Tatbestand ausdrücklich als ordnungswidriges Handeln bezeichnet, wie z.B. die §§ 111-130 OWiG. Diese Regelungstechnik des sog. *formellen Ordnungswidrigkeitenbegriffs* hat für die Rechtspraxis den Vorteil, dass die gesetzliche Unterscheidung stets eindeutig ist.[174]

4. Fazit für die eigene Untersuchung

Die vorangegangenen Ausführungen haben verdeutlicht, dass eine allgemeingültige Definition von Straßenverkehrsstrafrecht – allein schon angesichts vieler verstreuter Einzelregelungen – schwierig ist. Freilich kann man zum Straßenverkehrsstrafrecht alle Verstöße gegen sanktionsbewehrte Normen des StGB und sonstiger Rechtsvorschriften, die zur Aufrechterhaltung der Straßenverkehrssicherheit erlassen worden sind, zählen. Eine Untersuchung all dieser Normen würde allerdings jeden Rahmen sprengen, so dass eine Beschränkung auf einen Kernbereich strafrechtlicher Normen erfolgen muss.[175] Aber auch in diesem Bereich existiert eine

[171] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 11.
[172] *Bohnert,* in: Senge (Hrsg.), KK zum OWiG, Einleitung Rn. 2.
[173] *Klesczewski,* Ordnungswidrigkeitenrecht, Rn. 4; *Bohnert,* OWiG, § 1 Rn. 5; nach *Weber,* ZStW 92, 313, 317 ist die Abgrenzung von Straftat und Ordnungswidrigkeit heute überhaupt nur noch formal möglich.
[174] *Klesczewski,* Ordnungswidrigkeitenrecht, Rn. 4.
[175] So auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 262 f.

weite Spannbreite von verschiedenen Delikten, je nachdem welche Anforderungen man an den Verkehrsbezug stellen möchte. Um jedoch eine sinnvolle und detailliert angelegte Untersuchung gewährleisten zu können, muss der entsprechende Untersuchungsgegenstand zwangsläufig begrenzt werden.

Von vornherein ausgeschlossen aus der Untersuchung sind jedenfalls solche Delikte, die lediglich insoweit einen mittelbaren Bezug zum Straßenverkehr aufweisen, indem sie im Hinblick auf die konkrete Tatausführung im Einzelfall mittels eines Fahrzeugs im öffentlichen Verkehrsraum (z.B. Benutzung eines Kfz bei Durchführung eines Raubes) oder an einem Fahrzeug (z.B. Diebstahl eines Kfz) ausgeführt worden sind.[176]

Ebenfalls nicht erfasst sind solche Straftatbestände, die andere Verkehrsarten als den Straßenverkehr betreffen (z.B. §§ 315, 315 a StGB).[177] Auch die lediglich mit Bußgeldern geahndeten Verkehrsordnungswidrigkeiten sind aus bereits dargelegten Gründen nicht Gegenstand der Betrachtung.

Übrig bleiben mithin die „echten" Straßenverkehrsdelikte des StGB sowie einiger Nebengesetze und gewisse Straftatbestände der allgemeinen Kriminalität, die auch auf andere Weise als im Straßenverkehr begangen werden können, dort aber eine bedeutsame Rolle einnehmen (z.B. §§ 222, 229 StGB). Unter Straßenverkehrsstraftaten im Sinne der vorliegenden Arbeit sollen damit nur die typischen Delikte aus dem Straßenverkehr heraus verstanden werden.[178] Im Folgenden wird der Begriff „Verkehrsdelikte" synonym für die Straßenverkehrsdelikte im Sinne der vorliegenden Untersuchung gebraucht. Welche Delikte im Detail vom Untersuchungsgegenstand umfasst sind, wird Gegenstand von *Kapitel 2* sein.

[176] Derartige Deliktsbegehungen wären als solche im Datensatz schon gar nicht identifizierbar, vgl. *Kapitel 6, 1.1.*

[177] Vgl. dazu bereits oben Punkt *1.2.*

[178] So auch *Riedmeyer,* in: 40. VGT 2002, S. 270.

Kapitel 2: Die Straßenverkehrsdelikte

Nachdem im vorangegangenen Kapitel Begriff und Hintergründe der Straßenverkehrsdelinquenz dargelegt worden sind, bedarf es nun einer Präzisierung, welche Delikte dem Begriff der „Straßenverkehrskriminalität" im Sinne der vorliegenden Untersuchung zuzurechnen sind. In diesem Rahmen werden die nötigen rechtsdogmatischen Grundlagen der einbezogenen Verkehrsdelikte erläutert sowie einige interessante Daten zum Umfang und der Entwicklung der Verkehrskriminalität vermittelt.

1. Umfang und Entwicklung der Verkehrsdelinquenz

Wie bereits dargelegt wurde, ist die Findung einer allgemeingültigen Definition von Verkehrskriminalität angesichts vieler verstreuter Einzelregelungen mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Wegen ihrer spezifischen Begehungsweise und ihrer Entstehungsgeschichte wird die Verkehrskriminalität dennoch in zunehmendem Maße als eigene Deliktgruppe qualifiziert.[179] Vor dem Hintergrund zahlreicher Tatbestände, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr verwirklicht werden können, gibt es in der Literatur und Strafrechtspraxis somit verschiedene

---

[179] *Kerner,* in: Kerner (Hrsg.), Kriminologie Lexikon, S. 354; *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 1.

Ansätze, die Deliktgruppe *„Straßenverkehrsdelikte“* zusammenzufassen.[180] Grundsätzlich kann man grob zwischen Straßenverkehrsdelikten im weiten (kriminologischen) und im engen (strafrechtsdogmatischen) Sinne unterscheiden.[181] Zu den ersteren gehören auch diejenigen Delikte, die den geringsten Straßenverkehrsbezug im Tatbestand haben, wie die fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB) oder Tötung (§ 222 StGB), die Nötigung (§ 240 StGB) oder auch die Beleidigung (§ 185 StGB). Derartige Delikte haben lediglich gemeinsam, dass sie auch im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr begangen werden können.[182] Verkehrsdelikte im engeren Sinne bilden die Delikte des StGB, deren Rechtsgut mit dem „Schutz des Straßenverkehrs“ angegeben wird, wie der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB), die Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c StGB) und die Trunkenheit im Straßenverkehr (§ 316 StGB). Zu dieser Gruppe ist auch der Tatbestand des § 21 StVG zu zählen. Als eine dritte Kategorie können schließlich noch diejenigen Straftaten aufgeführt werden, die zwar spezifisch auf Handlungen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zugeschnitten sind, aber primär oder sogar ausschließlich Rechtsgüter außerhalb des Straßenverkehrs schützen, wie etwa der unbefugte Gebrauch eines Fahrzeugs (§ 248 b StGB), der räuberischen Angriff auf Kraftfahrer (§ 316 a StGB), das unerlaubte Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) und der Pflichtversicherungsverstoß (§ 6 PflVG).

Jeweils unterschiedlich definiert wird der Begriff der Verkehrskriminalität beim *BKA* und dem *Statistischen Bundesamt*. Zwar weist die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) seit 1963 Straßenverkehrsdelikte nicht mehr aus[183], jedoch notiert sie die Verdachtsvorkommnisse eines gefährlichen Eingriffs gemäß § 315 b StGB, eines räuberischen Angriffs auf Kraftfahrer gemäß § 316 a StGB sowie des Kennzeichenmissbrauchs nach § 22 a StVG.[184] *Straßenverkehrsdelikte im Sinne der PKS* und daher nicht erfasst sind dagegen *alle Verstöße gegen Bestimmungen, die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit im Straßen-, Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr erlassen wurden, alle durch Verkehrsunfälle bedingten Fahrlässigkeitsdelikte, die Verkehrsunfallflucht und alle Verstöße gegen das Pflichtversicherungsgesetz und Kfz-Steuergesetz i. V. m. § 370 AO.*[185] Die Strafverfolgungsstatistik rechnet hingegen teilweise diejenigen Delikte, welche in der PKS nicht als Straßenverkehrsdelikte ausgewiesen sind – nämlich § 315 b

[180] Vgl. etwa *Asholt,* S. 4 f.; *Middendorff,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 9; *ders.,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437; *Jakob,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 343, 344 ff.; *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 1; *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 12; *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 589.

[181] *Neubacher,* Kriminologie, S. 146.

[182] *Neubacher,* Kriminologie, S. 146.

[183] *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 2. Die Entscheidung fiel damals im Zusammenhang mit der breiteren gesellschaftlichen und rechtspolitischen Debatte um die nötige Reform des Verkehrsstrafrechts, insbesondere die Notwendigkeit, die vielfach so bezeichneten „Verkehrssünder“, die sich grundsätzlich stets in einer „potenziellen Deliktsituation“ befänden, aus der Strafbarkeitszone herauszunehmen, vgl. *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 321.

[184] *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 20 f.

[185] *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 21.

StGB und § 22 a StVG –, dieser Deliktgruppe zu.[186] Auf der anderen Seite werden Verstöße gegen das Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) und das Kraftfahrzeugsteuergesetz nicht zur Verkehrskriminalität gezählt. Gleiches gilt für den räuberischen Angriff auf Kraftfahrer gemäß § 316 a StGB, welcher bei den Straftaten Raub und Erpressung ausgewiesen wird.[187] Im Ergebnis werden in der Strafverfolgungsstatistik bei den *„Straftaten im Straßenverkehr"* §§ 142, 315 b, 315 c, 316 StGB und §§ 21, 22, 22 a, 22 b StVG sowie §§ 222, 229, 323 a StGB, wenn diese im Straßenverkehr bzw. im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall begangen worden sind, erfasst.[188]

Im *Zweiten periodischen Sicherheitsbericht*[189] der Bundesregierung werden unter „Formen der Straßenverkehrsdelinquenz" §§ 315 c I Nr. 1 und 315 c I Nr. 2, 316, 316 a, 142 StGB, § 21 StVG sowie eine Reihe von Straftaten der allgemeinen Kriminalität (§§ 240, 229, 222, 323 a, 323 c StGB), welche vergleichsweise häufig auch im Verkehrsgeschehen vorkommen, subsumiert.

Zum tatsächlichen Umfang der Verkehrskriminalität lassen sich nur sehr eingeschränkte Aussagen treffen, weil die Datenlage über Vorkommen und zeitliche Entwicklung der Verkehrsdelikte im Vergleich zu anderen Deliktgruppen lückenhaft ist.[190] Straftaten im Straßenverkehr werden schon seit 1963 nicht mehr in der PKS aufgeführt, so dass Praxis, Politik und Wissenschaft darauf angewiesen sind, andere Quellen ergänzend heranzuziehen und Näherungswerte zu schätzen. Darüber hinaus ist speziell für den Bereich der Verkehrskriminalität ein hohes Dunkelfeld zu vermuten, wobei die entsprechende Erforschung mit zahlreichen Problemen behaftet ist, so dass die Ergebnisse über das tatsächliche Ausmaß des Dunkelfeldes zum Teil beträchtliche Diskrepanzen aufweisen und daher nur unter großen Einschränkungen als zuverlässig erachtet werden können.[191]

Als statistische Informationen stehen die Daten der Straßenverkehrsunfallstatistik und der Rechtspflegestatistiken (insbesondere Strafverfolgungsstatistik), ergänzt durch die Daten der Statistik über Ermittlungsverfahren bei den Staats- und Amtsanwaltschaften, sowie die Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg (KBA) zur Verfügung. Nach der Strafverfolgungsstatistik machen die Straßenverkehrsdelikte im Verhältnis zur allgemeinen Kriminalitätsbelastung einen erheblichen Anteil aus. Von 807.815 Verurteilungen im Jahr 2011 betrafen 172.201 solche im Straßenverkehr. Der Anteil der Verurteilungen wegen Straßenverkehrsdelikten an allen strafrechtlichen Verurteilungen beträgt mithin 21,3 %. Allerdings werden die statistischen Angaben nicht nur maßgeblich durch die jeweilige polizeiliche Verfolgungsintensität und -kapazität, sondern auch durch die

[186] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 44 ff.
[187] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 34 f.
[188] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 44 ff.
[189] *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 320 f.
[190] *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 4; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 201; *BMI/BMJ (Hrsg.)*, PSB II, S. 321.
[191] Siehe hierzu im Einzelnen *Kulemeier,* S. 253 ff.

unterschiedliche Praxis der Staatsanwaltschaften und Gerichte stark beeinflusst.[192] Die Anzahl der Verkehrsunfälle kann lediglich ergänzend herangezogen werden, da nicht alle Straßenverkehrsunfälle auf Straßenverkehrsdelikten beruhen und umgekehrt nicht alle Straßenverkehrsdelikte zu Unfällen führen.[193]

Im Endeffekt ist zu vermuten, dass ein erheblicher Anteil tatsächlich verwirklichter Straßenverkehrsstraftaten nicht ermittelt, verfolgt und schließlich sanktioniert wird.[194] Leider können über den Umfang des Selektionsprozesses der strafverfolgenden Behörden nur sehr eingeschränkte Aussagen getroffen werden. Bekanntlich sind über die von der Polizei eingeleiteten und durch die Staatsanwaltschaft erledigten Strafverfahren bei Straftaten im Straßenverkehr lediglich summarische, nicht aber deliktbezogene Häufigkeitsangaben vorhanden.[195] Danach wurden im Jahr 2011 22 % der insgesamt erledigten Verfahren im Straßenverkehr aus Legalitätsgründen nach § 170 II StPO eingestellt. Diese Fälle dürften zu einem beträchtlichen Anteil Unfallfluchten und Nötigungen betreffen, bei denen die polizeiliche Aufklärung zwar das Tatfahrzeug, nicht aber den Fahrer eindeutig identifizieren konnte.[196] Die folgenlosen Einstellungen (insbesondere § 153 StPO) machen 13 %, die Einstellungen mit Auflagen (vor allem § 153 a StPO) 7,5 % der Erledigungen aus. 24 % der Verfahren wurden durch Abgabe an die Verwaltungsbehörde als Ordnungswidrigkeit erledigt. Schließlich wurde in 27,6 % der Verfahren entweder ein Strafbefehl durch die Staatsanwaltschaft beantragt (20,3 %) oder die Straßenverkehrstat förmlich zur Hauptverhandlung angeklagt (7,3 %). Nur diese Fälle werden in der Strafverfolgungsstatistik registriert, die allerdings weniger als ein Drittel der polizeilich registrierten Fälle ausmachen.

Bemerkenswert im Hinblick auf die statistisch erfasste Verkehrskriminalität ist, dass Verurteilungen wegen Straftaten im Straßenverkehr – im Vergleich zu den Verurteilungen wegen sonstiger Delikte – in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen sind.[197] Will man die Entwicklung der Verkehrsdelikte über längere Zeiträume verfolgen, so muss man berücksichtigen, dass die Zahlen durch unterschiedliche Verfolgungsintensität, Handlungsmuster und Kapazität der Kontrollorgane beeinflusst sein können.[198] Während die absoluten Verurteilungszahlen für Verkehrsdelikte in den 1980er und 1990er Jahren relativ stabil geblieben sind[199], sank deren Anteil an allen Verurteilungen seitdem kontinuierlich ab, nämlich von

---

[192] *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 4; *Schöch,* in: Kaiser u.a. (Hrsg.), KKW, S. 577, 579; *ders.,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 590.

[193] *Schöch,* in: Kaiser u.a. (Hrsg.), KKW, S. 577, 578.

[194] Siehe hierzu im Einzelnen *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 337 ff.

[195] *StatBA (Hrsg.),* Fachserie 10: Rechtspflege, Reihe 2.6: Staatsanwaltschaften 2011, S. 88.

[196] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 338.

[197] Siehe hierzu ausführlich *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 332 ff.

[198] *Schöch,* in: Kaiser u.a. (Hrsg.), KKW, S. 579.

[199] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihen zur StVS, II.1 2012, S. 24: Zwischen 1985 und 1996 lagen sie etwa bei gleichmäßig rund 260.000 im Jahr.

45 % im Jahr 1980[200] auf 23,5 % im Jahr 2006[201] bzw. 21,3 % im Jahr 2011. Die Verurteiltenzahlen scheinen mithin den ebenfalls absinkenden Trend bei den Unfallzahlen mit Personenschaden widerzuspiegeln.[202] Ein weiterer Grund dürfte in einer langfristig vermehrten Bereitschaft der Staatsanwaltschaften liegen, von weiterer förmlicher Verfolgung der Beschuldigten, ggf. unter Auflagen (§ 153 a StPO), abzusehen, so dass tendenziell im Vergleich zu früher nur die schwereren Verkehrsstraftaten durch Verurteilung erledigt werden.[203]

Für eine angemessene Beurteilung der zeitlichen Entwicklung muss darüber hinaus die stetig wachsende Verkehrsdichte berücksichtigt werden.[204] Da primär Kraftfahrer in Betracht kommen, bietet sich die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge (Kfz-Bestand) als Bezugsgröße an, zumal Erhebungen über Fahrerlaubnisinhaber und ihrer Verkehrsteilnahme (jährliche Fahrleistung) nicht so zuverlässig sind wie die offiziellen Zulassungsstatistiken. Ähnlich wie die Unfälle mit Personenschaden je 10.000 Kraftfahrzeuge[205] sind auch die Verurteiltenziffern bei Straßenverkehrsdelikten bezogen auf den jährlich anwachsenden Kfz-Bestand[206] deutlich gesunken. Die insgesamt relativ günstige Entwicklung dürfte neben spezial- und generalpräventiv sinnvollen Sanktionsstrategien (u.a. Führerscheinentzug und Fahrverbot) durch eine Vielzahl von Umständen, wie beispielsweise sicheren Fahrzeugen und besonderen Schutzvorkehrungen (Gurt, Helm, Airbag), Unfallrettungsdiensten, öffentlichen Aufklärungskampagnen (z.B. Alkohol und Drogen), steigenden Benzinkosten mit der Folge geringerer Geschwindigkeiten, besseren Straßen und Verkehrszeichen oder auch Beruhigungseffekten durch eine größere Verkehrsdichte[207], bedingt sein.[208]

Zuletzt sei auf die ergänzenden Daten über die Häufigkeit von Verkehrsdelikten durch die Statistischen Mitteilungen des *KBA* hingewiesen. Das VZR enthält quantitative Informationen zur Häufigkeit von sanktionierten Straßenverkehrsdelikten in Form der jährlichen Zahl neu eingegangener Mitteilungen („Deliktinzidenz") sowie der Zahl der zu einem bestimmten Zeitpunkt im VZR eingetragenen Personen („Delinquentenprävalenz").[209] Die Zahl der in einem bestimmten Zeit-

[200] *StatBA (Hrsg.),* StVS 1980, S. 26.
[201] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2006, S. 25.
[202] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 332.
[203] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 332; siehe für frühere Jahre auch die Ausführungen von *Kerner,* in: Kerner (Hrsg.), Kriminologie Lexikon, S. 354, 355.
[204] Hierzu im Einzelnen *Schöch,* in: Kaiser u.a. (Hrsg.), KKW, S. 577, 579; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 334; *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 7 ff.
[205] *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle 2011, S. 58; *StatBA (Hrsg.),* Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010, S. 9.
[206] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 334.
[207] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 178 ff.
[208] *Schöch,* in: Kaiser u.a. (Hrsg.), KKW, S. 579 f.; *ders.,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 591; *StatBA (Hrsg.),* Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010, S. 9 f.
[209] *UDV/GDV (Hrsg.),* Regelverstöße im Straßenverkehr, S. 20.

raum neu eingegangenen Mitteilungen ist ein Indikator für die Delikthäufigkeit im Straßenverkehr. Nach der Grundstatistik des VZR wurden für das Jahr 2011 268.000 Verurteilungen durch Strafgerichte (Straftaten im Straßenverkehr) registriert.[210] Mithin zeigen sich gegenüber den Zahlen der Strafverfolgungsstatistik einige Diskrepanzen.[211] Verantwortlich hierfür ist primär eine unterschiedliche Zählweise beider Statistiken. Während die Strafverfolgungsstatistik nur das schwerste Delikt angibt, enthalten die KBA-Daten Mehrfachnennungen, da für eine Person mehrere Taten vorliegen können[212]. Jedenfalls kann auch nach den Daten des KBA der generelle Trend einer sinkenden Verurteiltenziffer für Verkehrsdelikte bestätigt werden.[213] Doch auch mit den statistischen Daten aus dem VZR lässt sich die Lücke zwischen Strafverfolgungsstatistik und polizeilich erfassten Normbrüchen nicht schließen[214], so dass zuverlässige Aussagen zum tatsächlichen Ausmaß der Verkehrskriminalität nicht getroffen werden können. Insgesamt wird jedoch anhand der vorangegangenen Ausführungen die quantitative Bedeutung der Verstöße gegen Strafnormen im Straßenverkehr „in ihrer beträchtlichen Dimension" deutlich.[215] Diese Tatsache hat zur Konsequenz, dass Verkehrskriminalität als *„folk crime"*, als *„Jedermannkriminalität"* oder *„Abweichung der Angepassten"* bezeichnet wird.[216]

2. In die Untersuchung einbezogene Delikte

Wie bereits eingehend erläutert wurde, besteht ein breites Spektrum an Delikten, die im oder im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr begangen werden können. Die vorliegende Arbeit muss sich dabei notwendigerweise auf die Untersuchung des Kernbereichs straßenverkehrsstrafrechtlicher Normen beschränken. Es existieren theoretisch zahlreiche Kriterien, nach denen sich die Zugehörigkeit der in Betracht kommenden Straßenverkehrsstraftaten zum Untersuchungsgegenstand bestimmen lässt. Dass einige Delikte ausschließlich oder zumindest teilweise Rechtsgüter außerhalb des Straßenverkehrs schützen, spielt für die Zugehörigkeit zum hier gewählten Untersuchungsgegenstand jedenfalls keine Rolle. Zurechn-

---

[210] *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 5. Die VZR-Grundstatistik liefert tief gegliederte und nach statistischen Gesichtspunkten ausgewählte Daten zum Bestand und Zugang in personen- und mitteilungsbezogener Darstellung. Sie wird auf Stichprobenbasis erstellt, um mit vertretbarem Aufwand sehr detaillierte Aussagen über die im VZR eingetragenen Personen (Geschlecht, Alter, Punktestände, Verkehrsdelikte etc.) treffen zu können, vgl. *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 36.

[211] Siehe hierzu im Einzelnen *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 335 ff.

[212] *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 36.

[213] *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 10; im Jahr 1999 waren es noch 467.000, im Jahr 2004 343.000 und im Jahr 2010 273.000 Eintragungen wegen Verurteilungen.

[214] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 336; *Kerner,* in: Kerner (Hrsg.), Kriminologie Lexikon, S. 354.

[215] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 341.

[216] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 341; *Frehsee,* Krim J 1991, 25 ff., 30.

ungskriterien können allerdings der *Straßenverkehrsbezug*, der *Normzweck* einer Vorschrift, die *tatbestandliche Anknüpfung* an ein „typisches" Fehlverhalten im Straßenverkehr, aber auch die *tatsächliche Bedeutung* eines Deliktes sein. Je nachdem welcher Straßenverkehrsbezug in tatbestandlicher Hinsicht besteht, kann man zwischen *„reinen"* und *„anderen"* Verkehrsdelikten unterscheiden.[217] Unter „reinen" Verkehrsdelikten werden diejenigen Straftaten verstanden, die nur im Straßenverkehr begangen werden können, also tatbestandlich ausdrücklich an ein Fehlverhalten im Straßenverkehr anknüpfen (§§ 142, 315 b, 315 c, 316 StGB, § 21 StVG, § 6 PflVG). Die „anderen" Verkehrsdelikte dagegen können zumindest in tatbestandlicher Hinsicht auch auf andere Weise als im Straßenverkehr verwirklicht werden, spielen aber dort zum Teil eine bedeutsame Rolle (z.B. §§ 222, 229 StGB).

2.1 Alkohol und andere berauschende Mittel im Straßenverkehr – §§ 316, 315 c I Nr. 1a, 323 a StGB[218]

Innerhalb der Straßenverkehrsdelinquenz nehmen die Alkoholdelikte einen herausragenden Stellenwert ein. Nach den Daten der Strafverfolgungsstatistik 2011[219] betrafen von sämtlichen Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten 46 % (n=79.921) Straftaten nach §§ 316, 315 c I Nr. 1a, 323 a StGB. Davon entfällt der Großteil (85 %) auf Straftaten nach § 316 StGB (n=68.095). Straßenverkehrsgefährdungen nach § 315 c I Nr. 1a StGB (n=11.563) haben einen Anteil von knapp 15 %, der Vollrausch nach § 323 a StGB (n=263) einen Anteil von knapp 0,2 %. Ferner wird speziell im Bereich der Alkoholfahrten ein nicht unerhebliches Dunkelfeld vermutet. Die entsprechenden Berechnungen und Schätzungen weisen dabei jedoch eine beträchtliche Schwankungsbreite auf.[220] Ungeachtet dessen spricht einiges dafür, dass der Anteil der Fahrten mit einer BAK des Fahrzeugführers von 0,8 ‰ und darüber an der Gesamtzahl der Kfz-Fahrten (um 20 Milliarden) unter 1 % liegt.[221]

Keine andere Deliktgruppe im Spektrum der Straßenverkehrsdelinquenz genießt eine annähernd vergleichbare Aufmerksamkeit durch die strafrechtlich-kriminologische, die medizinisch-psychologische und soziologische Wissenschaft sowie nicht zuletzt durch die Verkehrsrechtspolitik. Das besondere Interesse an diesem Bereich besteht zu Recht, da sich Alkohol am Steuer nicht nur durch seine

[217] Siehe hierzu auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 263 f.; *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 244 f.; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 287 f.

[218] Umfassende Darstellungen zum Thema Alkohol im Straßenverkehr bieten *Hentschel/Krumm,* Fahrerlaubnis und Alkohol, 5. Auflage 2010; *Hentschel,* Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 10. Auflage 2006.

[219] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 44 ff.

[220] Ein Überblick über Dunkelfelderhebungen und Schätzungen im Bereich der Alkoholfahrten findet sich bei *Müller,* BA 1999, 313, 315 ff.; vgl. auch *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 330 ff.; *König,* in: LK StGB, § 316 Rn. 1; *Müller/Weiler,* BA 1987, 109 ff.

[221] *König,* in: LK StGB, § 316 Rn. 1; siehe hierzu die breit angelegte deutsche Untersuchung „Deutsche Roadside Survey", ausgewertet in *Krüger (Hrsg.),* Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1998 sowie die Nachfolgeuntersuchungen („DRS" 2) bei *Vollrath/Krüger*, BA 1999, 349 ff.

besonders große Vorwerfbarkeit und Gefährlichkeit auszeichnet[222] und eine häufig anzutreffende Erscheinungsform menschlichen Fehlverhaltens im Straßenverkehr ist, sondern gleichzeitig diejenige Unfallursache darstellt, die mit besonders schwerwiegenden Unfallfolgen verbunden ist[223]. Obwohl Alkoholeinfluss im Jahr 2011 nur bei 5,2 % der Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen war, starben 10 % aller Verkehrstoten in Deutschland an den Folgen eines Alkoholunfalls.[224] Dieser Umstand ist umso bedauerlicher, als es sich beim „Alkohol am Steuer" – anders als bei vielen anderen, zu Unfällen führenden Verhaltensweisen – um ein Verhalten handelt, das grundsätzlich vermeidbar ist.[225] Wegen der Unfallschwere steht die Reduzierung von Alkoholunfällen seit vielen Jahren im Blickpunkt der Sicherheitsarbeit auf dem Gebiet des Straßenverkehrs.[226] Folge waren unter anderem die Einführung der 0,5-Promillegrenze im Mai 1998, das Alkoholverbot für Fahranfänger seit August 2007, viele Kampagnen zur Aufklärung über die Auswirkungen von Alkohol am Steuer sowie die immer wiederkehrende Diskussion über die Einführung einer 0,0-Promillegrenze für alle Fahrzeugführer. Derartige Maßnahmen scheinen Wirkung zu zeigen, da seit Jahren sowohl die Zahlen alkoholbedingter Unfälle[227] als auch die der registrierten Alkoholverkehrsstraftaten[228] abnehmen. Vor allem seit den neunziger Jahren ist ein signifikanter Rückgang der absoluten Verurteiltenzahlen zu verzeichnen. Die statistische Abnahme der alkoholbedingten Verkehrsverstöße kann dabei nur zu einem geringen Teil durch ein verändertes Anklageverhalten der Staatsanwaltschaften erklärt werden.[229] Während nämlich bei anderen Formen der Straßenverkehrsdelinquenz in den letzten Jahren vermehrt von den Opportunitätsvorschriften der Verfahrensordnungen Gebrauch gemacht wurde, werden Trunkenheitsfälle auch gegenwärtig nur noch in den seltensten Fällen eingestellt.[230] Diese Annahme scheint sich zu bestätigen, wenn man sich die gerichtlichen Einstellungsquoten betrachtet. So wurden im Jahr 2011 nach Anklageerhebung gerade einmal 2,7 % der Verfahren wegen Trunkenheitsdelikten von den Gerichten eingestellt.[231] Wenn der Täter

---

[222] *Schöch,* NStZ 1991, 11, 14.

[223] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2011, S. 6; *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 39.

[224] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2011, S. 6.

[225] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 144.

[226] Siehe hierzu im Einzelnen *StatBA (Hrsg.),* Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010, 26 f.

[227] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 328 ff.; *StatBA (Hrsg.),* Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2011, S. 7; *StatBA (Hrsg.),* Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010, 26 f.

[228] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihe zur StVS, II.1 2012, S. 24; Lange Reihe zur StVS, II.2 2012, S. 6; *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 12; *König,* in: LK StGB, § 316 Rn. 1.

[229] *König,* in: LK StGB, § 315c Rn. 1.

[230] *Schöch,* NStZ 1991, 11, 13 f.; *Freyschmidt,* Verteidigung in Straßenverkehrssachen, S. 208; *König,* in: LK StGB, § 315c Rn. 1.

[231] Eigene Berechnung nach *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 76 ff.

alkoholbedingt fahruntauglich war, wird das öffentliche Interesse wegen der Gefährlichkeit derartiger Taten also regelmäßig eine Anklageerhebung (und eine Verurteilung) fordern.[232] Die zahlenmäßige Entwicklung deutet gemeinsam mit anderen Indikatoren also darauf hin, dass zumindest die Alkoholfahrten real abnehmen.[233] Überdies sprechen Dunkelfelduntersuchungen dafür, dass die Bereitschaft der Bürger in Deutschland zum Alkoholverzicht, wenn sie ein Kraftfahrzeug führen wollen, inzwischen vergleichsweise hoch ausgeprägt ist.[234] Dies gilt gleichermaßen tendenziell für die Entscheidung, nach dem Genuss von Alkohol, der über eine moderate Grenze hinausgeht, von der Benutzung eines Kraftfahrzeuges abzusehen.[235] Wissenschaftlich wird diese Bereitschaft und das darauf bezogene Verhalten als Verhaltensgeltung einer Norm, hier der Abstinenz von Trunkenheitsfahrten im Straßenverkehr, bezeichnet.[236] Es scheint wohl kaum ein anderer Bereich sozialschädlichen Verhaltens zu existieren, in dem die strafrechtlichen sowie außerstrafrechtlichen Präventionsstrategien so erfolgreich waren wie bei der Bekämpfung des Alkohols im Straßenverkehr in den letzten 30 Jahren.[237]

2.1.1 Trunkenheit im Verkehr, § 316 StGB

Die praktisch außerordentlich bedeutsame Norm des *§ 316 StGB* ist auf dem Gebiet Alkohol bzw. sonstige Rauschmittel am Steuer[238] der Grundtatbestand und bestraft das *Fahren im Zustand der alkohol- oder rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit*. Geschütztes Rechtsgut ist die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Straßenverkehrs.[239] § 316 StGB ist ein abstraktes Gefährdungsdelikt, d.h. das Führen von Fahrzeugen unter Rauschmitteinwirkung wird wegen seiner allgemeinen Gefährlichkeit unter Strafe gestellt, ohne Rücksicht darauf, ob sich die Gefahr in einem bestimmten Verkehrsvorgang konkretisiert.[240] Es werden – anders als bei §§ 44, 69 StGB, die nur für Kraftfahrzeuge gelten[241] – Fahrzeuge jeder Art erfasst, die zur Beförderung von Personen oder Sachen dienen und am Verkehr teilnehmen.[242] Unter Verkehr im Sinne des § 316 StGB sind sämtliche Verkehrsarten zu verstehen, wobei der Straßenverkehr die praktisch relevante Verkehrsart darstellt. Wesentliche Voraussetzung für die Strafbarkeit aus § 316 StGB ist die Fahrunsi-

---

[232] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 13.

[233] *König,* in: LK StGB, § 315c Rn. 1, § 316 Rn. 1.

[234] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 330 ff.; *Schöch,* NK 2001, 28, 29 f.; vgl. auch die Erhebungen und Ergebnisse der sog. Deutschen Roadside Survey, zusammengefasst in *Krüger,* Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1998.

[235] Zur Bedeutung des Konstrukts der Selbstkontrolle in diesem Zusammenhang vgl. *Glitsch,* Alkoholkonsum und Straßenverkehrsdelinquenz, S. 37 ff.

[236] Vgl. hierzu *Krüger,* in: Hof/Lübbe-Wolff (Hrsg.), Wirkungsforschung zum Recht I, S. 223 ff.

[237] *Schöch,* NK 2001, 28; *König,* in: LK StGB, § 316 Rn. 1.

[238] *Himmelreich/Halm*, Handbuch des Fachanwalts Verkehrsrecht, S. 1666.

[239] *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 13; *Groeschke,* in: MüKo StGB, § 316 Rn. 1.

[240] *Freyschmidt,* S. 50; *Burmann,* in: Burmann u.a., StVR, § 316 Rn. 1.

[241] Siehe hierzu *Kapitel 4, 2.2.2.2.* und *2.3.2.*

[242] Vgl. hierzu *Blum*, Verkehrsstrafrecht, S. 10 ff.; *Himmelreich/Halm,* S. 1667 f.; *Freyschmidt,* S. 52.

cherheit des Fahrzeugführers.[243] Fahrunsicherheit liegt vor, wenn der Täter infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer Rauschmittel nicht in der Lage ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr über eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu führen.[244] Für den Nachweis der alkoholbedingten Fahrunsicherheit wird zwischen absoluter und relativer Fahrunsicherheit unterschieden, wobei nicht der Grad der Trunkenheit oder die Qualität der alkoholbedingten Leistungsminderung, sondern allein die Art und Weise, wie der Nachweis der Fahruntüchtigkeit als psychophysischer Zustand herabgesetzter Gesamtleistungsfähigkeit zu führen ist, ausschlaggebend ist.[245] Der Begriff der absoluten Fahrunsicherheit besagt, dass allein die Höhe der festgestellten Blutalkoholkonzentration (BAK) für den Nachweis ausreicht, dass der Kraftfahrer nicht in der Lage war, ein Fahrzeug sicher zu führen.[246] Durch die Leitentscheidung des 4. Strafsenats des BGH vom 28.06.1990[247] ist der Grenzwert von 1,3 ‰ auf 1,1 ‰ BAK herabgesetzt worden. Der Grenzwert hat die Bedeutung einer prozessualen Beweisregel, so dass ab Erreichen des Grenzwertes die absolute Fahrunsicherheit unwiderleglich vermutet wird. Der Beweisgrenzwert von 1,1 ‰ bezieht sich nur auf Führer von Kraftfahrzeugen, während für die Führer anderer Fahrzeuge zum Teil andere Grenzwerte gelten. Für Fahrradfahrer liegt der Grenzwert nach inzwischen wohl überwiegender Ansicht bei 1,6 ‰.[248] Beträgt die BAK weniger als 1,1 ‰, kann der Beschuldigte gleichwohl aus §§ 316, 315 c I Nr. 1a StGB belangt werden, sofern der Befund der sog. relativen Fahrunsicherheit gegeben ist. Eine solche ist anzunehmen, wenn eine BAK unter dem absoluten Beweisgrenzwert festgestellt ist und die konkreten Umstände der Tat erweisen, dass die Wirkung des Alkohols zur Fahruntüchtigkeit geführt hat.

Neben der Alkoholproblematik spielen zunehmend auch Drogen und Arzneimittel eine tragende Rolle.[249] Sie werden im Rahmen des § 316 StGB (§ 315 c I Nr. 1a StGB) unter dem gesetzlichen Begriff der „anderen berauschenden Mittel“

---

[243] Zur Feststellung des Rauschmittelkonsums (z.B. Nachweis der Blutalkohol-/Atemalkoholkonzentration sowie Probleme der Rückrechnung und des Nachtrunks etc.) vgl. im Einzelnen *Hentschel/Krumm,* Rn. 3 ff.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 38 ff.; *Freyschmidt,* S. 61 ff.; *Seier,* Verteidigung in Straßenverkehrssachen, S. 20 ff.; *Himmelreich/Halm,* S. 1680 ff.; *Herzog,* in: NK StGB, § 316 Rn. 20 ff.; *Krumm,* SVR 2009, 21 ff.

[244] *Freyschmidt,* S. 54; *Groeschke,* in: MüKo StGB, § 316 Rn. 11; *Geppert,* Jura 2001, 559, 561.

[245] BGHSt 31, 42 = NJW 1982, 2612; *Himmelreich/Halm,* S. 1673; *Freyschmidt,* S. 54; *Seier,* S. 9 f.

[246] *Seier,* S. 8; *Himmelreich/Halm,* S. 1673.

[247] BGHSt 37, 89 = *BGH,* NJW 1990, 2393.

[248] *Fischer,* StGB, § 316 Rn. 27; *Lackner/Kühl,* StGB, § 316 Rn. 6a; *Himmelreich/Halm,* S. 1675; *Geppert,* Jura 2001, 559, 562; zweifelnd hingegen *Hentschel,* TFF, Rn. 164. Gegenwärtig bestehen Pläne der Innenministerkonferenz, die Promille-Grenze für Radfahrer zu senken, vgl. auch die Beiträge des *ADFC* unter http://www.adfc.de.

[249] Ausführlich hierzu *Seier,* S. 35 ff.; *Ferner,* Drogen im Straßenverkehr, 2012; *Mischkowitz/Möller/Hartung,* Gefährdungen durch Drogen, S. 115 ff.; *Iwersen-Bergmann u.a.,* BA 2004, 493 ff.; vgl. auch *Arbeitskreis III* (Drogen im Straßenverkehr), in: 40. VGT 2002, *Arbeitskreis VI* (Drogen im Straßenverkehr – neue Entwicklungen), in: 44. VGT 2006 sowie *Arbeitskreis I* (Drogendelikte im Verkehr), in: 49. VGT 2011.

erfasst.[250] Andere berauschende Mittel sind solche, die auf das zentrale Nervensystem wirken, in ihren Auswirkungen derer des Alkohols vergleichbar sind und zu einer Beeinträchtigung des Hemmungsvermögens sowie der intellektuellen und motorischen Fähigkeiten führen.[251] Hierzu zählen vor allem Betäubungsmittel, also die in den Anlagen I bis III zu § 1 I BtMG aufgeführten Stoffe.[252] Ferner fallen Medikamente unter den Begriff der „anderen berauschenden Mittel", sofern sie in ähnlicher Weise wie Alkohol oder Drogen zu einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit führen.[253] Im Gegensatz zur Fahrunsicherheit aufgrund alkoholischer Getränke ist beim Konsum anderer berauschender Mittel eine Unterscheidung zwischen absoluter und relativer Fahrunsicherheit nicht vorzunehmen, da bisher weder bei den Betäubungsmitteln noch bei den Medikamenten fundierte wissenschaftliche Untersuchungen mit dem Ergebnis eines ähnlichen Beweisgrenzwertes wie beim Alkohol existieren.[254] Eine Fahrunsicherheit liegt erst dann vor, wenn Umstände erkennbar sind, die über die allgemeine Drogenwirkung hinaus den sicheren Schluss zulassen, dass der Konsument in der konkreten Verkehrssituation fahrunsicher gewesen ist. Dies führt insgesamt dazu, dass strafgerichtliche Verurteilungen wegen relativer Fahrunsicherheit – vor allem wegen des Konsums anderer berauschender Mittel – in der Praxis eher selten sind.[255] Dem Kraftfahrzeugführen unter Alkohol kommt – dem Grundsatz der Verfahrenswirklichkeit entsprechend – nach wie vor die größte tatsächliche Bedeutung zu.[256]

Da die Trunkenheit im Verkehr sowohl vorsätzlich (§ 316 I StGB) als auch fahrlässig (§ 316 II StGB) begangen werden kann, muss die Schuldform in die Urteilsformel aufgenommen werden.[257] Trotz einheitlichen Strafrahmens der Begehungsformen ist ihre Unterscheidung für die Strafzumessung innerhalb dieses Rahmens bedeutsam.[258] Dabei ist in der Praxis primär der Nachweis des Vorsatzes im Hinblick auf die Fahrunsicherheit problematisch.[259] Aus der Höhe der BAK kann in der Regel nicht auf eine vorsätzliche Trunkenheit geschlossen werden,

---

[250] Siehe hierzu auch *Mettke,* NZV 2000, 199, 201 ff.

[251] *Himmelreich/Halm,* S. 1693; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 54; *Freyschmidt,* S. 70.

[252] Siehe hierzu *Hentschel/Krumm,* Rn. 132 f.

[253] Siehe hierzu *Hentschel/Krumm,* Rn. 134 f.; *Ferner,* Alkohol, S. 9.

[254] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 55; *Laubenthal,* in: Krüger (Hrsg.), Alkohol und Drogen, S. 21, 25 f.; *Möller,* in: 44. VGT 2006, S. 172 ff.; *Athing,* in: 40. VGT 2002, S. 101, 104 f.; für die Einführung eines Grenzwertes zur absoluten Fahruntüchtigkeit für THC plädierend *Kauert,* in: 40 VGT 2002, S. 110, 120.

[255] *Mettke,* NZV 2000, 199, 202; auch ein Vergleich mit den Gesamtzahlen bei der Unfallursache Alkohol im Straßenverkehr macht die wesentlich geringere Dimension des Problems der Drogen im Straßenverkehr deutlich, vgl. *Bönke,* in: 49. VGT 2011, S. 1.

[256] *König*, in: LK StGB, § 316 Rn. 1.

[257] *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 30.

[258] *Herzog,* in: NK StGB, § 316 Rn. 28.

[259] Zum Problem des Vorsatzes im Rahmen der Trunkenheitsdelikte siehe ausführlich *Tolksdorf,* in: 33. VGT 1995, S. 79 ff.; *Nehm,* in: Eser u.a. (Hrsg.), FS für Salger, S. 115 ff.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 247 ff.; *Krumm,* SVR 2006, 292 ff.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 58 ff.

weil kein allgemeiner Erfahrungssatz dahingehend existiert, dass ab einer bestimmten BAK der Fahrer um seine Fahrunsicherheit weiß oder sie zumindest einkalkuliert.[260] Der Vorsatz kann auch nicht aus dem Konsum von Rauschmitteln selbst oder dem Konsumbeginn geschlossen werden, da es nach § 16 I StGB auf die Kenntnis zur Zeit der Tatbegehung ankommt. Der Tatrichter muss respektive unter Heranziehung aller Umstände des Einzelfalles, der Täterpersönlichkeit, des Trinkverlaufs sowie des Verhaltens des Täters während und nach der Tat entscheiden.[261] Anerkannt ist zwar, dass Werte, die deutlich über dem Beweisgrenzwert von 1,1 ‰ liegen, ein Indiz für Vorsatz sein können.[262] Gleichwohl ist die Rechtsprechung bei einer sehr hohen BAK mit der Bejahung des Vorsatzes sehr zurückhaltend, da das Hemmungsvermögen und die Selbstkritik des Täters möglicherweise eingeschränkt seien.[263] Allerdings wird von einigen Strafgerichten die (bedingt) vorsätzliche Begehungsweise mit der Begründung angenommen, die allgemeine Lebenserfahrung spreche dafür, dass die typische Wirkung des Alkohols auf den menschlichen Körper gewöhnlich für jeden Kraftfahrer mit steigendem Alkoholkonsum zunehmend spürbar und unübersehbar wird.[264] Ergebnisse der Blutalkoholforschung sprechen indes gegen eine Indizwirkung hoher BAK.[265] Im Durchschnitt erkennen die Gerichte nur selten auf eine Vorsatztat und wählen stattdessen den bequemeren Weg der Fahrlässigkeit[266], die relativ problemlos bejaht werden kann, da der Trunkenheitsfahrer regelmäßig sorgfaltswidrig handelt[267].

2.1.2 Gefährdung des Straßenverkehrs infolge des Konsums alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel, § 315 c I Nr. 1a StGB

Von ähnlich gewichtiger Bedeutung für die Praxis ist die Norm des *§ 315 c StGB*.[268] Anders als bei § 316 StGB handelt es sich bei diesem Tatbestand um ein konkretes Gefährdungsdelikt, das aus einem vorrangig die Sicherheit des Straßenverkehrs dienenden und partiell mit § 316 StGB übereinstimmenden Handlungsteil und einem individuell orientierten Gefährdungsteil besteht.[269] Bei diesem zusammengesetzten Delikt ist im Hinblick auf die innere Tatseite insofern zu differenzieren, als das Delikt als komplette Vorsatztat, als Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination (§ 315 c III Nr. 1 StGB) sowie als reine Fahrlässigkeitstat (§ 315 c

---

[260] *Seier,* S. 29; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 30; *Herzog,* in: NK StGB, § 316 Rn. 30.
[261] *OLG Hamm,* NZV 2005, 161, 162; *Herzog,* in: NK StGB, § 316 Rn. 29.
[262] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 59; *Herzog,* in: NK StGB, § 316 Rn. 29; *Fischer,* StGB, § 316 Rn. 45.
[263] *BGH,* NZV 1991, 117; *OLG Koblenz,* NZV 1993, 444; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 60.
[264] Siehe hierzu auch *Tolksdorf,* in: 33. VGT 1995, S. 79 ff.
[265] *Hentschel/Krumm,* Rn. 252; *Himmelreich/Halm,* S. 1698.
[266] *Seier,* S. 30; *Tolksdorf,* in: 33. VGT 1995, S. 79. Nach *Blum* (Verkehrsstrafrecht, S. 60) ist diese Rechtsprechung der Oberlandesgerichte „kaum nachvollziehbar". Auch nach *Tolksdorf* (33. VGT 1995, S. 79, 82) sei die fahrlässige Trunkenheitsfahrt in der Wirklichkeit eher die Ausnahme.
[267] Zum Fahrlässigkeitsvorwurf bei „Drogenfahrten" vgl. *Häcker,* in: 49. VGT 2011, S. 17 ff.
[268] *Himmelreich/Halm,* S. 1706; *König,* in: LK StGB, § 315c Rn. 355; *Freyschmid*t, S. 89.
[269] *Geppert,* Jura 2001, 559, 563.

III Nr. 2 StGB) denkbar ist. Zudem werden im Handlungsteil zwei ganz unterschiedliche Verhaltensweisen strafsanktioniert, die nach allgemeinem Erfahrungswissen jeweils als besonders gefährlich eingeschätzt werden.[270] In seiner *Nr. 1a* entspricht § 315 c I vollumfänglich dem Tatbestand des § 316 StGB, so dass auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen wird. Neben der Fahrunsicherheit muss es für die Strafbarkeit aus § 315 c StGB zu einer konkreten Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen[271] oder fremder Sachen von bedeutendem Wert (mind. 750 bis 1.000 €)[272] gekommen sein. Der Eintritt eines Schadens ist nicht erforderlich. Neben der infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel eingetretenen Fahrunsicherheit des Fahrzeugführers muss darüber hinaus eine weitere Kausalitätsprüfung dergestalt vorgenommen werden, dass die Fahrunsicherheit auch ursächlich für die im Tatbestand geforderte konkrete Gefährdung war („doppelte Kausalitätsprüfung").[273] An diesem Zusammenhang fehlt es, wenn die konkrete Gefahr infolge anderer Umstände auch ohne die Fahrunsicherheit eingetreten wäre bzw. dies nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

2.1.3 Die actio libera in causa und der Vollrausch gemäß § 323 a StGB

Bei starker alkoholischer Beeinflussung des Kraftfahrers kann der Anwendungsbereich der §§ 21, 20 StGB eröffnet sein. Von den biologischen Voraussetzungen der genannten Vorschriften ist dann eine „krankhafte seelische Störung" (sog. Intoxikationspsychose) gegeben.[274] Dabei existieren keine starren BAK-Grenzwerte, bei deren Vorliegen verminderte oder aufgehobene Schuldfähigkeit anzunehmen wäre. Denn die Schuldfähigkeit wird nicht unmittelbar durch die BAK, sondern durch die hierdurch verursachten neurologischen und psychopathologischen Symptome beeinträchtigt.[275] Gleichwohl kommt der BAK ein erheb-

---

[270] *Geppert,* Jura 2001, 559, 563.

[271] Zur Problematik, ob Tatteilnehmer (§§ 26, 27 StGB) hiervon umfasst sind und ob eine Einwilligung des Mitinsassen möglich ist, vgl. *Himmelreich/Halm,* S. 1708; *Seier,* S. 32; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 89 f.; *Groeschke,* in: MüKo StGB, § 315c Rn. 53, 69; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 136, S. 138 f.; *Geppert,* Jura 2001, 559, 564 ff. Umfassend zu dieser Problematik zudem *Puhm,* Strafbarkeit gemäß § 315c StGB bei Gefährdung des Mitfahrers, S. 6 ff.

[272] Hierzu im Einzelnen *Herzog,* in: NK StGB, § 315c Rn. 16; *Himmelreich/Halm,* S. 1708 f.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 289 ff., Rn. 296; zur Problematik, ob das vom Täter geführte Fahrzeug zu den durch § 315 c StGB geschützten fremden Sachen gehören kann, vgl. darüber hinaus ausführlich *Klaus,* Das vom Täter geführte Fahrzeug als Gefährdungsobjekt des § 315 c StGB, S. 61 ff.

[273] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 86 ff.; *Himmelreich/Halm,* S. 1709 f.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 294 f.

[274] *Streng,* in: Müko StGB, § 20 Rn. 36; *Seier,* S. 15; *Lackner/Kühl,* StGB, § 20 Rn. 4; *Schild,* in: NK StGB, § 20 Rn. 77; *Fischer,* StGB, § 20 Rn. 11; a.A. etwa *Baumann/Weber/Mitsch,* Strafrecht AT, § 19 Rn. 17, welche die Trunkenheit unter „tiefgreifende Bewusstseinsstörung" subsumieren. Doch ist dieser Streit ein rein begrifflicher und im Ergebnis ohne Bedeutung, vgl. *Perron,* in: Schönke/Schröder, § 20 Rn. 13.

[275] *Himmelreich/Halm,* S. 1702.

liches indizielles Gewicht zu.[276] Ab einer BAK-Höhe von 2 ‰ ist die Frage der verminderten Schuldfähigkeit im Sinne des § 21 StGB stets zu erörtern, wobei ihre Verneinung einer eingehenden Begründung bedarf. Bei Überschreitung einer Tatzeit-BAK von 2,5 ‰ muss sich das Gericht mit der Frage der Schuldunfähigkeit nach § 20 StGB auseinandersetzen.[277] In Fällen ab 3 ‰ ist die Schuldfähigkeit mit Wahrscheinlichkeit aufgehoben, d.h. einem derart hohen BAK-Wert kommt starke Indizwirkung zu. Sieht das Gericht die Voraussetzungen des § 20 StGB als gegeben an, ist der Angeklagte mangels Schuld freizusprechen, es sei denn, dass ein Rückgriff auf die Grundsätze der actio libera in causa (alic) oder auf den *Auffangtatbestand* des *§ 323 a StGB* möglich ist.

Die Rechtsfigur der alic soll in diesem Zusammenhang dazu dienen, Schulddefizite bei der eigentlichen Tat durch eine zeitlich vorverlegte Verantwortlichkeit zu überbrücken.[278] Weil die Tat selbst dem Täter nicht zum Vorwurf gemacht werden darf, weicht man auf ein Verhalten vor Verlust der Schuldfähigkeit, nämlich auf das Sich-Berauschen im Vorfeld des Delikts, aus. Bei der alic handelt es sich jedoch um eine Rechtsfigur, deren rechtsdogmatische Konstruktion höchst umstritten ist.[279] Allerdings ist nach neuerer Rechtsprechung[280] diese Rechtskonstruktion für bestimmte Delikte aus dem Straßenverkehrsbereich, die tatbestandlich das Führen eines Fahrzeugs voraussetzen (§§ 315 c, 316 StGB und 21 StVG), nicht mehr anwendbar. Denn „Führen" im Sinne dieser Straßenverkehrsstraftaten beginnt erst mit dem Bewegungsvorgang des Anfahrens selbst, während im Sich-Berauschen in Fahrbereitschaft noch nicht der Beginn der Trunkenheitsfahrt gesehen werden kann. Die alic dürfte mithin für den Bereich der Straßenverkehrsdelikte keine Relevanz mehr haben. Das könnte auch für die Vorsatztaten der §§ 142, 240 StGB gelten, da es praktisch kaum vorstellbar ist, dass der Täter bei Trinkbeginn einkalkuliert, er werde zum späteren Zeitpunkt bei der anschließenden Trunkenheitsfahrt andere Straßenverkehrsteilnehmer nötigen bzw. sich nach einem Unfall unerlaubt vom Unfallort entfernen.[281] Darüber hinaus bedarf es den Grundsätzen der alic bei den fahrlässigen Straßenverkehrsstraftaten der §§ 222, 229 StGB nicht, da diese Delikte als sogenannte begehungsneutrale Verursa-

---

[276] Siehe hierzu im Einzelnen *Schild,* in: NK StGB, § 20 Rn. 80 ff.; *Fischer,* StGB, § 20 Rn. 19 ff.; *Freyschmidt,* S. 101; *Hentschel/Krumm,* Rn. 182 ff.

[277] *BGH,* StV 2007, 128; *BayObLG,* NZV 2003, 434, 435 = NJW 2003, 2397, 2398.

[278] *Seier,* S. 17; *Himmelreich/Halm,* S. 1702; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 102.

[279] Zu den verschiedenen Modellen der vorsätzlichen und fahrlässigen alic vgl. *Streng,* in: Egg/Geisler (Hrsg.), Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, S. 69, 71 ff.; *ders.,* JZ 2000, 20 ff.; *Rönnau,* JuS 2010, 300 ff.; *Paeffgen,* ZStW 97, 513 ff.

[280] BGHSt 42, 235 ff. = *BGH,* NJW 1997, 138 ff. mit Anmerkungen z.B. von *Spendel,* JR 1997, 133 ff.; *Hruschka,* JZ 1997, 22 ff.; *Hardtung,* NZV 1997, 97 ff.

[281] *Seier,* S. 17 f.; vgl. auch *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 109; *Himmelreich/Halm,* S. 1711; *Hentschel/Krumm,* Rn. 204.

chungsdelikte ausgestaltet sind, mithin jegliches sorgfaltswidriges Verhalten des Täters, das kausal in den späteren Erfolg einmündet, ausreichend ist.[282]

In der Konsequenz gewinnt die Regelung des § 323 a StGB[283] im Straßenverkehrsstrafrecht an Bedeutung.[284] Der Vollrausch ist Auffangtatbestand, der das vorsätzliche oder fahrlässige Sich-Berauschen unter Strafe stellt, wenn in diesem Zustand eine rechtswidrige Tat begangen wird, der Täter jedoch wegen dieser nicht bestraft werden kann, weil er infolge des Rausches schuldunfähig war oder dies nicht auszuschließen ist. Rechtsgut ist in erster Linie der Schutz der Allgemeinheit vor den von berauschenden Personen erfahrungsgemäß ausgehenden Gefahren.[285] Tathandlung ist Sichversetzen in einen Rausch durch alkoholische Getränke. Ein Rausch ist ein Zustand der Enthemmung, der sich in dem für das jeweilige Rauschmittel typischen, die psychischen Fähigkeiten durch Intoxikation beeinträchtigenden Erscheinungsbild widerspiegelt.[286] Für die Frage, ob der Betreffende wegen vorsätzlichen oder fahrlässigen Vollrausches zu bestrafen ist, kommt es auf sein Verschulden hinsichtlich der Herbeiführung des Rauschzustandes an und nicht darauf, ob er die Rauschtat vorsätzlich oder fahrlässig begangen hat.[287] Denn die Rauschtat ist nach überwiegender Ansicht kein Tatbestandsmerkmal, sondern eine objektive Bedingung der Strafbarkeit.

2.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB

Bereits die Einordnung des *§ 142 StGB* unter den Begriff der Straßenverkehrskriminalität ist nicht gänzlich unproblematisch. Denn das unerlaubte Entfernen vom Unfallort ist kein eigentliches Verkehrsdelikt, sondern ein eigennütziges Fehlverhalten nach Verwicklung in einen Verkehrsunfall.[288] Zudem steht die Strafvorschrift im siebenten Abschnitt des StGB *(Straftaten gegen die öffentliche Ordnung)* und nicht – wie die „echten“ Straßenverkehrsdelikte des StGB (§§ 315 b, 315 c, 316 StGB) – bei den *gemeingefährlichen Straftaten* im 28. Abschnitt. Außerdem ist Schutzzweck des § 142 StGB allein das private Feststellungs- und Beweissicherungsinteresse zur Klärung der zivilrechtlichen Rechtsbeziehungen, so dass es sich um ein

[282] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 104; *Seier,* S. 18.

[283] Zu § 323 a StGB siehe auch *Paeffgen,* in: Egg/Geisler (Hrsg.), Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, S. 49 ff.

[284] *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 42 f.; *Seier,* S. 18; *Nießen,* Alkohol im Straßenverkehr unter besonderer Berücksichtigung des § 323 a StGB, S. 133 ff.

[285] *Himmelreich/Halm,* S. 1710; *Burmann,* in: Burmann u.a., StVR, § 323a Rn. 1; *Lackner/Kühl,* StGB, § 323a Rn. 1; *Sternberg-Lieben/Hecker,* in: Schönke/Schröder, § 323a Rn. 1.

[286] *Lackner/Kühl,* StGB, § 323a Rn. 3; *Geisler,* in: MüKo StGB, § 323a Rn. 16. Im Einzelnen sind der Begriff des Rausches und die Anforderungen an dessen Schweregrad umstritten, vgl. hierzu *Paeffgen,* in: NK StGB, § 323a Rn. 19 ff.; *Geisler,* in: MüKo StGB, § 323a Rn. 17 ff.

[287] *Himmelreich/Halm,* S. 1711; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 106 f.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 198 ff.

[288] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 344.

abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt handelt.[289] Gleichwohl wird § 142 StGB zum „Kern des Verkehrsstrafrechts“ gezählt[290] und auch in den Rechtspflegestatistiken als Straßenverkehrsstraftat aufgeführt. Für ein derartiges Verständnis spricht nicht zuletzt die Aufzählung des § 142 StGB in § 69 II Nr. 3 StGB.

Die kriminalpolitische Bedeutung der „Unfallflucht“ wird bereits anhand 31.557 Verurteilungen im Jahr 2011 deutlich.[291] Bei der Analyse der Aburteilungs- und Verurteiltenzahlen muss berücksichtigt werden, dass diese sich nur auf Unfälle ohne Personenschaden beziehen.[292] Denn Unfälle mit Personenschaden werden statistisch durch die §§ 222, 229 StGB erfasst. Weiterhin ist die Zahl der Verurteilungen nach Abs. 2 von § 142 StGB (Verletzung nachträglicher Meldepflichten) im Verhältnis zu Schuldsprüchen aus Abs. 1 minimal (n=167; 0,5 %). Nach den Mitteilungen des KBA wurden für das Jahr 2011 37.000 Verstöße wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort gemeldet.[293] Überdies ist die Entwicklung der registrierten Deliktzahlen durch einen relativ gleichmäßigen Verlauf gekennzeichnet.[294] Zuverlässige Aussagen über die tatsächliche Verbreitung von Straftaten nach § 142 StGB sind allerdings mit zahlreichen Problemen behaftet.[295] So wird von einer sehr hohen Dunkelziffer – speziell bei Verkehrsunfallflucht nach Sachschadensunfällen – ausgegangen. Die angegebenen Schätzwerte reichen von 5 % bis 10 %[296] über eine Spanne zwischen 10 % und 30 %[297] bis hin zu der Feststellung, dass eine Dunkelziffer in diesem Bereich rein spekulativ sei[298]. Auch die Verkehrsunfallstatistik hilft für Aussagen zur Fluchthäufigkeit nur bedingt weiter, da Fluchtfälle nach Straßenverkehrsunfällen mit geringem Sachschaden (sog. Kleinunfälle) dort nicht erfasst werden, so dass statistische Angaben zu der großen Masse der Unfallfluchten – z.B. von Parkremplern – nicht gemacht werden können.[299] Frühere Untersuchungen gehen hier von einer Fluchtquote von bis zu

---

[289] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 159 f.; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 1; *ders.,* Jura 1990, 78; *Bosch,* Jura 2011, 593 f. Zum früheren Theorienstreit über das Rechtsgut und die Deliktnatur des § 142 StGB vgl. etwa *Kubatta,* S. 44 ff.; *Steenbock,* S. 31 ff.; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 22 ff., S. 42 ff.; *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 34 ff.

[290] *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, S. 9; *Dohm* (Verkehrsdelinquenz, S. 69) bezeichnet § 142 StGB gar als „typischstes Verkehrsdelikt“.

[291] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45.

[292] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 6.

[293] *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 12.

[294] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihe zur StVS, II.1 2012, S. 24; *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihe zur StVS, II.2 2012, S. 6; *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 12.

[295] Siehe hierzu *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 5 ff.; *Karl,* in: 41. VGT 2003, S. 200 ff. = NZV 2003, 457 ff.; *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 25 ff.

[296] *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 167; *Geppert,* BA 1986, 157, 159; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 19.

[297] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 5; *Duttge,* JR 2001, 181, 182.

[298] *Karl,* in: 41. VGT 2003, S. 200, 202.

[299] Siehe hierzu unten *Kapitel 3, 2.1.*

20 % aus.[300] Auch liegt es in der Natur der Sache, dass die Aufklärungsquoten bei Verkehrsunfallflucht nach Sachschadensunfällen geringer sind als bei Unfällen mit Personenschaden.[301] Jedenfalls kann konstatiert werden, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort in Zeiten der Massenmobilisierung ein Massendelikt geworden und daher kriminalpolitisch von herausragender praktischer Bedeutung ist.[302] Gleichwohl stellt § 142 StGB einer der umstrittensten verkehrsstrafrechtlichen Vorschriften dar und wird als einer der am meisten verunglückten Bestimmungen des Besonderen Teils angesehen[303]. Dementsprechend war und ist der Tatbestand der Unfallflucht immer wieder Diskussionsthema in der Strafrechtswissenschaft und Verkehrsrechtspolitik[304] sowie Gegenstand zahlreicher kriminologischer und strafrechtsdogmatischer Arbeiten[305]. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass zahlreiche Reformideen zu dieser Vorschrift existieren.[306] Mit der Neufassung des § 142 StGB durch das 6. Strafrechtsreformgesetz[307] sollte dem Entkriminalisierungsbestreben entsprechend einer Ausuferung der strafrechtlichen Verurteilungen vorgebeugt oder eine solche zumindest verringert werden.[308] Hierfür wurde in Abs. 4 des § 142 StGB die sog. „tätige Reue“[309] eingeführt[310], die inzwischen in Teilen der Fachliteratur als nicht ausreichend betrachtet wird[311].

Die Strafbarkeit wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort knüpft an einen „Unfall im öffentlichen Straßenverkehr“ an. Darunter versteht man ein plötzliches, zumindest für einen Beteiligten ungewolltes Ereignis, das im ursächlichen Zusammenhang mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren zu jedenfalls nicht gänzlich belanglosem Körper- oder Sachschaden

---

300 *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 7; *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 56; *Barbey,* BA 1992, 252, 253.

301 Hierzu im Einzelnen *Karl,* in: 41. VGT 2003, S. 200, 202 f.

302 *Freyschmidt,* S. 106; *Himmelreich/Halm,* S. 1712; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 202.

303 *Bosch,* Jura 2011, 593; *Sternberg-Lieben,* in: Schönke/Schröder, § 142 Rn. 1; *Geppert,* Jura 1990, 78; *ders.,* BA 1986, 157; *Bär,* in: 20. VGT 1982, S. 113, 121; *Seier,* S. 62 spricht sogar von „Missgeburt“ des § 142 StGB.

304 Z.B. AK II, 20. VGT 1982; AK IV, 24. VGT 1986; AK IV, 41. VGT 2003.

305 Siehe nur aus jüngerer Zeit *Rittig,* Unfallflucht und das unvorsätzliche Sich-Entfernen vom Unfallort, 2011; *Vierhaus,* Tatsächliche Unfallverursachung und die „Verursachung nach den Umständen“ im Tatbestand des § 142 StGB, 2009; *Kubatta,* Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht, 2008; *Steenbock,* Über die Unfallflucht als Straftat, 2003.

306 Siehe zu den Reformvorschlägen im Einzelnen *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 78 ff.; *Kubatta,* S. 81 ff.; *Fieberg,* in: 41. VGT 2003, S. 190, 194 f.; *Janiszewski,* DAR 1994, 1 ff.

307 BGBl. I 1998, S. 164 ff.

308 *Kubatta,* S. 6.

309 Zur Regelung der „tätigen Reue“ vgl. im Einzelnen *Fieberg,* in: 41. VGT 2003, S. 190 ff.; *Bönke,* NZV 1998, 129 ff.; *Böse,* StV 1998, 509 ff.; *Schulz,* NJW 1998, 1440 ff.

310 Die Forderung nach einer solchen Regelung wurde bereits zuvor erhoben, vgl. etwa *Berz,* in: 24. VGT 1986, S. 181, 182 ff.; *Albrecht u.a.,* Strafrecht – ultima ratio, S. 35 f.; *Hessische Kommission „Kriminalpolitik“,* StV 1992, 202, 204 f.

311 Siehe hierzu *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 346; *Bücken,* in: 41. VGT 2003, S. 183, 187 ff.

führt.[312] Vor allem muss der Unfall selbst Verkehrsbezug aufweisen, wobei man zu unterscheiden hat zwischen Verhaltensweisen „in Ausübung" der Verkehrsteilnahme und Verhaltensweisen „bei Gelegenheit".[313] Weiterhin ist § 142 StGB insofern Sonderdelikt, als Täter nur ein Unfallbeteiligter – legaldefiniert in § 142 V StGB – sein kann.[314] Dieses Merkmal ist ein „Verdachtsbegriff", d.h. es kommt lediglich auf die bloße Möglichkeit oder den diesbezüglich nicht ganz unbegründeten Verdacht an, eine Mitursache gesetzt zu haben.[315] Die spätere Widerlegung schließt daher die Möglichkeit einer Bestrafung gemäß § 142 StGB nicht aus.[316]

Der Tatbestand der „Verkehrsunfallflucht" enthält vier Tatbestandsvarianten:[317] § 142 I StGB gebietet das Verbleiben am Unfallort und differenziert danach, ob feststellungsbereite Personen anwesend (Nr. 1: Vorstellungspflicht) oder abwesend (Nr. 2: Wartepflicht) sind.[318] Beide Alternativen pönalisieren das vorzeitige „Sich-Entfernen" vom „Unfallort".[319] Dabei verlangt § 142 I StGB von dem Verkehrsteilnehmer nur seine Anwesenheit am Unfallort (passive Feststellungsduldungspflicht) sowie seine Angabe, am Unfall beteiligt zu sein.[320] Ist hingegen keine feststellungsbereite Person anwesend, so verlangt Abs. 1 Nr. 2 vom Täter, eine angemessene Zeit zu warten, ohne dass jemand bereit war, die erforderlichen Feststellungen zu treffen. Die Wartezeit hängt dabei von den Umständen des Einzelfalles ab.[321]

Die Absätze 2 und 3 sind als Auffangtatbestände zu begreifen, die nur dann zum Tragen kommen, wenn der Täter nicht bereits aus Abs. 1 belangt werden kann.[322] Um den Geschädigten umfassend zu schützen, trifft denjenigen eine Nachholpflicht, der sich entweder nach Ablauf der Wartefrist oder aber berechtigt oder entschuldigt vom Unfallort entfernt hat. Wenngleich die Strafbarkeit aus § 142 II StGB praktisch nicht relevant ist, stellte sich in der Vergangenheit die Frage, ob das unvorsätzliche Entfernen vom Unfallort als „berechtigt oder entschuldigt" angesehen werden kann, so dass eine Strafbarkeit wegen fehlender

---

[312] *Himmelreich/Halm,* S. 1713; *Freyschmidt,* S. 114; *Lackner/Kühl,* StGB, § 142 Rn. 5; *Brüning,* ZJS 2008, 148 f.; zum „Unfallbegriff" siehe ausführlich *Vierhaus,* S. 72 ff.

[313] Im Einzelnen hierzu *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 162 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 23 ff.

[314] *Seier,* S. 49; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 170; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 35; zum Begriff des „Unfallbeteiligten" siehe ausführlich *Vierhaus,* S. 96 ff.

[315] *Freyschmidt,* S. 116; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 170.

[316] *Brüning,* ZJS 2008, 148, 149; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 35; *Thirolf,* S. 81.

[317] Zum Verhältnis der einzelnen Tatbestandsalternativen zueinander vgl. *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 58 ff.

[318] *Seier,* S. 60; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 49; *Himmelreich/Halm,* S. 1717; *Blum,* SVR 2007, 163, 166.

[319] *Brüning,* ZJS 2008, 148, 150.

[320] *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 49; *Brüning,* ZJS 2008, 148, 151; zum Umfang und Inhalt der Vorstellungspflicht im Einzelnen vgl. *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 97 ff.; *Himmelreich/Halm,* S. 1718 f.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 190 ff.; *Bosch,* Jura 2011, 593, 597 f.

[321] *Bosch,* Jura 2011, 593, 596; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 197 f.; zur Dauer der Wartepflicht vgl. im Einzelnen *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 113 ff.; *Poeck,* Wartepflicht und Wartedauer des § 142 Abs.1 Nr. 2 StGB, S. 67 ff.

[322] *Seier,* S. 60; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 49 f.

nachträglicher Ermöglichung der Feststellungen möglich ist.[323] Diese Rechtsprechung hat das BVerfG[324] indes für verfassungswidrig erklärt, weil eine derartige Auslegung gegen das strafrechtliche Analogieverbot (Art. 103 II GG) verstoße.

2.3 Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr – § 315 b StGB

Dem *gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr* gemäß *§ 315 b StGB* kommt in der Praxis der Strafverfolgung quantitativ betrachtet keine allzu große Bedeutung zu.[325] Darüber hinaus ist die Entwicklung durch ein stetiges Absinken der Abgeurteilten- und Verurteiltenzahlen in den letzten Jahren geprägt. Für den Rückgang wird einerseits die vermehrte Bereitschaft der Staatsanwaltschaften zur Anwendung der Opportunitätsvorschriften verantwortlich sein.[326] Ferner wurde durch die Rechtsprechung des BGH aus den Jahren 2002 und 2003 (s.u.) zur „verkehrsspezifischen Gefahr" und speziell zum Erfordernis eines zumindest „bedingten Schädigungsvorsatzes beim verkehrsfeindlichen Inneneingriff" die Strafbarkeit zusätzlich limitiert, was gleichfalls zur Abnahme der statistischen Zahlen beigetragen haben dürfte. Wenngleich ihre quantitative Bedeutung gering ist, sind Straftaten nach § 315 b StGB vor dem Hintergrund der Art ihrer Begehung und ihres hohen Gefährlichkeitsgrades als Formen gewichtiger Kriminalität zu werten, die sich oftmals durch ein hohes Aggressionspotential hervortun.[327]

Geschütztes Rechtsgut ist wiederum die Sicherheit des (öffentlichen) Straßenverkehrs.[328] Während § 315 c StGB das Fehlverhalten im fließenden Verkehr unter Strafe stellt, werden in § 315 b StGB Eingriffe von außen in den Verkehr geahndet, so dass vom Grundsatz her jeweils ganz unterschiedliche Verhaltensweisen erfasst werden.[329] Allerdings hat die Rechtsprechung diesbezüglich Ausnahmen entwickelt: Im fließenden Straßenverkehr wird ein Verkehrsvorgang dann zu einem Eingriff in den Straßenverkehr im Sinne des § 315 b I StGB „pervertiert", wenn ein Fahrzeugführer das von ihm gesteuerte Fahrzeug in verkehrsfeindlicher Absicht bewusst zweckwidrig einsetzt und es ihm darauf ankommt, dadurch in die

---

[323] Hierzu im Einzelnen *Rittig,* S. 49 ff.; *Blum,* SVR 2011, 286 ff.; *ders.,* SVR 2010, 210 ff.; *ders.*, NZV 2008, 495 ff.; *Kraatz,* NZV 2011, 321 ff.; *Mitsch,* NZV 2008, 217; *Küper,* NStZ 2008, 597 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 133 ff.

[324] *BVerfG,* NJW 2007, 1666 = NZV 2007, 368 mit Anm. von *Laschewski,* NZV 2007, 444 ff.

[325] *König,* in: LK StGB, § 315b Rn. 1. Nach der StVS kam es im Jahr 2011 zu 1.347 Aburteilungen sowie 708 Verurteilungen, vgl. *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 44 f.

[326] *König,* in: LK StGB, § 315b Rn. 1.

[327] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 118; *König,* in: LK StGB, § 315b Rn. 1; *Barnickel*, in: MüKo StGB, § 315b Rn. 2.

[328] *Himmelreich/Halm,* S. 1743; *Detter,* Verkehrsstrafrecht S. 37; *Herzog,* in: NK StGB, § 315b Rn. 1; *König,* in: LK StGB, § 315b Rn. 3: Die Individualrechtsgüter des Lebens, der körperlichen Unversehrtheit und des Eigentums werden faktisch mit geschützt; a.A. *Barnickel*, in: MüKo StGB, § 315b Rn. 1, der konkret Leib und Leben anderer Menschen und fremde Sachen von bedeutendem Wert vor verkehrsspezifischen Gefahren als geschützt ansieht , während der darüber hinausgehende abstrakte Schutz allgemeiner Verkehrssicherheit in den Hintergrund tritt.

[329] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 111.

Sicherheit des Straßenverkehrs einzugreifen.[330] Weitere Voraussetzung ist nach der Leitentscheidung des 4. Strafsenats des BGH vom 20.02.2003[331], dass das Fahrzeug mit mindestens bedingtem Schädigungsvorsatz – etwa als Waffe oder Schadenswerkzeug – missbraucht wird.[332] Das gilt für alle Tatbestandsalternativen der Vorschrift. Ein bloß vorschriftswidriges Verkehrsverhalten, d.h. verkehrsinternes Fehlverhalten, das nicht die Merkmale eines verkehrsfremden Inneneingriffs aufweist, fällt dagegen generell nicht unter § 315 b StGB, sondern – bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen – ausschließlich unter das Delikt des § 315 c StGB, dem insoweit eine Sperrwirkung zukommt.[333] Somit ist bei der Vorschrift des § 315 b StGB stets zu differenzieren zwischen „Außeneingriffen“ (z.B. das Werfen eines Steins von einer Autobahnbrücke auf ein Fahrzeug) und „verkehrsfeindlichen Inneneingriffen“ (z.B. gezielter zweckwidriger Einsatz des Pkw als Waffe).

2.4 Sonstige Gefährdung des Straßenverkehrs – § 315 c I Nr. 1b, 2 a-g StGB

Gefährdungen des Straßenverkehrs infolge geistiger oder *körperlicher Mängel (§ 315 c I Nr. 1b StGB)* bzw. *durch äußere Fahrfehler (§ 315 c I Nr. 2a-g StGB)* spielen in der Praxis im Vergleich zu Trunkenheitsfahrten (§ 315 c I Nr. 1a StGB) eine untergeordnete Rolle. Denn von 13.553 Verurteilungen wegen § 315 c StGB im Jahr 2011 entfielen 11.563 auf Abs. 1 Nr. 1a (86 %).[334]

Im Gegensatz zu § 315 b StGB, der vornehmlich die von außen in den Verkehrsablauf eingreifenden Beeinträchtigungen abwehren und die im fließenden Verkehr begangenen Handlungen lediglich insoweit erfassen soll, als sie nicht nur fehlerhafte Verkehrsteilnahme sind, haben die Tathandlungen des § 315 c StGB falsche Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern im fließenden und ruhenden Verkehrs selbst zum Gegenstand.[335] § 315 c I Nr. 1b StGB betrifft vor allem Fälle von Übermüdung, aber auch die Fahrsicherheit beeinträchtigende Krankheitsbilder, wie z.B. Fieber, starke Schmerzen, Epilepsie und Sehschwäche.[336] Mit gerade einmal 648 Verurteilungen im Jahr 2011[337] ist diese Alternative des § 315 c StGB praktisch indes kaum relevant. Die Vorschrift des § 315 c I Nr. 2a-g StGB listet abschließend die sog. „sieben Todsünden“ im Straßenverkehr auf, von denen der Gesetzgeber annimmt, sie seien besonders gefahren- und unfallträchtig (z.B.

---

[330] *BGH,* NZV 1999, 430; *Himmelreich/Halm,* S. 1743 f.; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 37 f.

[331] BGHSt 48, 233 mit Anmerkung von *Seier,* NZV 2003, 490; *König,* NStZ 2004, 175; siehe hierzu auch ausführlich *Blum*, Verkehrsstrafrecht, S. 113 f.

[332] Diese Rechtsprechung wurde vom 4. Strafsenat des BGH mit Beschluss vom 22.11.2011 nochmals bestätigt, vgl. *BGH,* NStZ-RR 2012, 123 = NZV 2012, 249 mit Anmerkung von *Brüning,* ZJS 2012, 394 ff.

[333] *Himmelreich/Halm,* S. 1744; *Seier,* S. 45; *BGH,* NJW 2003, 1613, 1614 = NZV 2003, 488, 489.

[334] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45.

[335] *Freyschmidt,* S. 89.

[336] *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 580; *Himmelreich/Halm,* S. 1747; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 84 f.

[337] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45.

Nichtbeachten der Vorfahrt, falsches Überholen, falsches Fahren an Fußgängerüberwegen, Wenden, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung Fahren auf Autobahnen).[338] In der Statistik liegt das falsche Überholen (Nr. 2b) mit deutlichem Abstand an der Spitze.[339] Weil die in § 315 c I Nr. 2 StGB umschriebenen Tathandlungen zum Teil recht konturenlos sind, müssen sie jeweils mit den entsprechenden Vorschriften der StVO ausgefüllt werden.[340] Vor dem Hintergrund, dass diese Verhaltensweisen an sich bloße Ordnungswidrigkeiten darstellen, bedarf es eines zusätzlichen, die Strafbarkeit einschränkenden Korrektivs, um die Hochstufung zu einer Straftat legitimieren zu können.[341] Daher begründen die Verkehrsverstöße des § 315 c I Nr. 2 StGB eine Strafbarkeit nur, wenn sie in grob verkehrswidriger und rücksichtloser Weise begangen worden sind. Beide Tatbestandsvoraussetzungen müssen dabei kumulativ vorliegen. „Grob verkehrswidrig" ist ein Verhalten, dass objektiv als besonders schwerer Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften und gegen die Verkehrssicherheit zu bewerten ist.[342] Als „rücksichtslos" ist derjenige Fahrer anzusehen, der die Verkehrsregeln aus eigensüchtigen Motiven und Gleichgültigkeit gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern allein um seines schnelleren Fortkommens willen verletzt.[343]

2.5 Fahrlässige Tötung und Körperverletzung – §§ 222, 229 StGB

Fahrlässige Körperverletzungen und *fahrlässige Tötungen* gehören ebenfalls zu den häufig vorkommenden Delikten im Straßenverkehr.[344] Nach der Strafverfolgungsstatistik betrafen im Jahr 2011 von 916 Verurteilungen wegen § 222 StGB und 18.575 Verurteilungen wegen § 229 StGB 70 % (§ 222 StGB) bzw. 71 % (§ 229 StGB) Straftaten im Straßenverkehr. Obwohl es sich nicht um verkehrstypische Straftatbestände handelt, kommt diesen Delikten daher im Rahmen des Straßenverkehrs eine nicht unerhebliche Bedeutung zu.[345]

Die Fälle, in denen durch falsches Verkehrsverhalten der Tod oder eine Körperverletzung anderer Verkehrsteilnehmer verursacht wurde, können aus kriminologischer Sicht zusammen erörtert werden, da die unterschiedliche Folge nicht notwendig aus unterschiedlicher Art oder Ausprägung von Fahrlässigkeit resultiert. Vielmehr können die Konsequenzen eines Unfalls verschieden folgenschwer sein, je nachdem, welche Rolle neben dem Fahrverhalten auch Kontextvariablen

---

338 *Seier,* S. 43; *Freyschmidt,* S. 94.

339 *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45 ff.

340 *Seier,* S. 44. Zu den Verkehrsverstößen des § 315 c I Nr. 2a-g im Einzelnen siehe *König,* in: LK StGB, § 315c Rn. 70 ff.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 92 ff.; *Freyschmidt,* S. 94 ff.; *Schneider*, Kriminelle Straßenverkehrsgefährdungen, S. 115 ff.

341 *Seier,* S. 44; *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 580; *König,* in: LK StGB, § 315c Rn. 69.

342 *Geppert,* Jura 2001, 559, 563; *Seier,* S. 44; *Herzog,* in: NK StGB, § 315c Rn. 15.

343 *Himmelreich/Halm*, S. 1749.

344 *Himmelreich/Halm,* S. 1728.

345 So auch *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 52.

(z.B. Reaktionen der übrigen Verkehrsteilnehmer, Bedingungen der Unfallörtlichkeit, Sicherheit der beteiligten Kraftfahrzeuge) spielen.[346] Erfreulicherweise ist ein kontinuierlicher Rückgang der Zahl von Getöteten im Straßenverkehr seit dem Höchststand im Jahr 1970 mit 21.332 auf 4.009 im Jahr 2011 zu verzeichnen.[347] Ohnehin konnte – anders als bei der Entwicklung der Zahl aller Verkehrsunfälle – die Zahl der bei Unfällen verunglückten Personen von 599.364 Unfallopfern im Jahr 1970 auf 396.374 Verunglückte im Jahr 2011 gesenkt werden. Der positive Trend zur Minderung der Gefährdung lässt sich noch deutlicher belegen, wenn der nach wie vor ansteigende Kraftfahrzeugbestand und die Fahrleistungen der Kfz einbezogen werden.[348] Insgesamt war das auf den Fahrzeugbestand bezogene Risiko, bei Unfällen im Straßenverkehr zu sterben, im Jahr 1950 noch 43-mal höher als im Jahr 2010.[349] Die Ursachen hierfür sind vielfältig und vor allem bedingt durch verkehrsrechtliche Regelungen, aber auch ständige Verbesserungen der Sicherheit und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge, straßenbauliche Maßnahmen und eine stärkere Verkehrserziehung und -aufklärung. Darüber hinaus müssen bei der Interpretation der kontinuierlich zurückgehenden Verunglücktenzahlen demographische Entwicklungen, wie die wachsende Beteiligung des weiblichen Geschlechts und Menschen älterer Jahrgänge, berücksichtigt werden, welche sich ebenfalls mindernd auf die Zahl der Verkehrsunfälle auswirken dürften.[350] Dieser positive Trend schlägt sich ebenfalls in der Entwicklung der Zahl von Verurteilungen wegen Straftaten nach §§ 222, 229 StGB im Straßenverkehr nieder. Im Jahr 1970 lagen noch 4.282 Verurteilungen wegen fahrlässiger Tötungen im Straßenverkehr sowie beträchtliche 104.690 Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzungen im Straßenverkehr vor.[351] Seitdem sind die Zahlen relativ kontinuierlich und signifikant abgesunken, so dass im Jahr 2011 noch 528[352] bzw. 642[353] Verurteilungen nach § 222 StGB im Straßenverkehr sowie 11.220 bzw. 13.211 Verurteilungen wegen § 229 StGB im Straßenverkehr zu verzeichnen waren. Gleichwohl kann dies nicht als eindeutiges Indiz für eine tatsächlich sinkende Anzahl fahrlässiger Tötungen und Körperverletzungen im Verkehr gewertet werden, da bereits ein Vergleich der Verletztenziffern nach der Verkehrsunfallstatistik[354] mit der Anzahl Verurteilter auf selektive Mechanismen, z.B. in Form einer verstärkten Anwendung von Opportunitätsvorschriften durch die Staatsan-

[346] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 324.
[347] *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle. Zeitreihen 2011, S. 12.
[348] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 325; *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle. Zeitreihen 2011, S. 170 f.
[349] *StatBA (Hrsg.),* Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010, S. 9.
[350] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 327. Siehe hierzu auch *Kapitel 3, 3.*
[351] Bezogen auf das frühere Bundesgebiet sowie West-Berlin, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihe zur StVS, II.1 2012, S. 24.
[352] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihe zur StVS, II.1 2012, S. 24 (früheres Bundesgebiet & Gesamtberlin)
[353] *StatBA (Hrsg.)*, Lange Reihe zur StVS, II.2 2012, S. 6 (gesamtes Bundesgebiet).
[354] *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle 2011, S. 53 f.

waltschaft, hinweist.[355] Während die Anzahl der Verletzten bei Verkehrsunfällen in den letzten Jahrzehnten relativ gleichmäßig verläuft (mit einer leicht sinkenden Tendenz), ist gleichzeitig eine deutlich sinkende Rate an Verurteilungen wegen § 229 StGB im Straßenverkehr festzustellen. Bei dieser Bewertung muss freilich bedacht werden, dass nicht bei jedem Unfall mit Personenschaden ein personenbezogenes Fehlverhalten eines Unfallbeteiligten besteht. Ferner stellen leichtverletzte Unfallopfer nicht immer den für eine Strafverfolgung wegen § 229 StGB grundsätzlich erforderlichen Strafantrag (§ 230 I StGB). Trotz allem deuten die verbleibenden Differenzen zur Verurteilungsquote auf starke Ausfilterungsprozesse der Staatsanwaltschaft hin. Insgesamt findet bei einer beträchtlichen Zahl von Verkehrsunfällen, die seitens der Polizei aufgeklärt sind, keine Strafverfolgung wegen fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung statt.[356]

In dogmatischer Hinsicht unterscheiden sich die Delikte der §§ 222, 229 StGB im Wesentlichen nur durch den eingetretenen Taterfolg.[357] Bei § 222 StGB muss der Täter fahrlässig den Tod einer anderen Person verursacht haben, der Straftatenbestand der fahrlässige Körperverletzung setzt eine „Gesundheitsschädigung" oder „körperliche Misshandlung" (§ 223 StGB) zulasten des Geschädigten voraus.[358] Außerdem ist für die Verfolgung der fahrlässigen Körperverletzung, die im Gegensatz zur fahrlässigen Tötung zu den sogenannten Privatklagedelikten zählt, ein Strafantrag des Verletzten oder die Bejahung des besonderen öffentlichen Interesses durch die Strafverfolgungsbehörde erforderlich.[359] Bei einer fahrlässigen Tötung werden hingegen von Amts wegen Ermittlungen der Staatsanwaltschaft eingeleitet. Weiterhin muss der Täter fahrlässig gehandelt haben. Dabei setzt der Fahrlässigkeitsvorwurf voraus, dass der Täter gegen Sorgfaltspflichten verstoßen hat und den Unfall bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt hätte voraussehen und vermeiden können.[360] Die für die Teilnahme am Straßenverkehr maßgeblichen Sorgfaltsanforderungen sind umfassend in den aufgrund der Ermächtigungsgrundlage des § 6 StVG erlassenen Rechtsverordnungen (StVO, StVZO, FeV) normiert.[361] In diesem Zusammenhang ist der „Leitgedanke des Straßenverkehrsrechts" – der sog. Vertrauensgrundsatz – von erheblicher Bedeutung.[362] Danach darf ein Verkehrsteilnehmer, sofern er sich selbst verkehrsgerecht verhält, prinzipiell darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls verkehrsgerecht verhalten, mithin ihrerseits die gebotene Sorgfalt beachten und den Verkehr nicht pflichtwidrig gefährden.

---

[355] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 333, S. 341 ff.
[356] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 342.
[357] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 293.
[358] Hierzu im Einzelnen *Himmelreich/Halm,* S. 1729; *Freyschmidt,* S. 44 ff.
[359] Hierzu im Einzelnen *Blum, Verkehrsstrafrecht*, S. 294 ff.; *Freyschmidt,* S. 41 ff.
[360] *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 581.
[361] *Seier,* S. 63; *Hentschel/Krumm*, Rn. 210; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 42 f.
[362] Zum „Vertrauensgrundsatz" vgl. *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 301 ff.; *Seier,* S. 63 f.; *Himmelreich/Halm,* S. 1731 f.; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 52 f.

2.6 Nötigung im Straßenverkehr – § 240 StGB

Bei der *Nötigung* gemäß *§ 240 StGB* handelt es sich nicht um ein Straßenverkehrsdelikt im engeren Sinne.[363] Geschütztes Rechtsgut ist die Freiheit der Willensentschließung und Willensbetätigung vor Angriffen, die mit Gewalt oder durch Drohung mit einem empfindlichen Übel begangen werden[364], während bei den herkömmlichen Verkehrsvorschriften der Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs im Vordergrund steht.[365] Nötigungshandlungen kommen aber im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr nicht ganz selten vor. Zwar ist es schwierig, vollständiges oder aber auch nur repräsentatives Zahlenmaterial zur Zahl von Verurteilungen oder zumindest Anzeigen zu erhalten, weil Nötigungen im Straßenverkehr nicht speziell erfasst, registriert und statistisch ausgewertet werden.[366] Jedoch konnten einige Untersuchungen und Erhebungen eine zunehmende Bedeutung von Nötigungshandlungen im Straßenverkehr nachweisen.[367] Wenngleich also die Nötigung im Straßenverkehr kein Verkehrsdelikt im engeren Sinne ist, scheint die Einbeziehung des § 240 StGB in die Untersuchung sinnvoll. Auch mehren sich im Schrifttum die Stimmen, die für die Einführung eines neuen Regelbeispiels in § 240 StGB für Nötigungshandlungen im Straßenverkehr plädieren, das darüber hinaus als Regelfall für die charakterlichen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen in § 69 II StGB erfasst werden solle.[368]

Der Begriff der Gewalt im Sinne des § 240 StGB ist umstritten und durch eine lange Entwicklung in der Rechtsprechung gekennzeichnet.[369] Hatte der BGH zeitweise einen vergeistigten, entmaterialisierten Gewaltbergriff vertreten, nach dem auch eine lediglich psychische Einwirkung auf das Nötigungsopfer ausreichte, sofern diese körperlich – infolge ihrer psychosomatischen Auswirkungen – empfunden wird[370], wurde dieses Gewaltverständnis durch die „Sitzblockadeentscheidung" des BVerfG[371] beanstandet und eingegrenzt.[372] Danach ist für die Bejahung von Gewalt eine körperliche Kraftentfaltung auf Seiten des Täters zu

---

[363] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 139; *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 581.

[364] *Freyschmidt,* S. 137; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 139; *Himmelreich/Halm,* S. 1738.

[365] *Voß-Broemme*, in: 26. VGT 1988, S. 145, 160.

[366] *Lohmann,* in 26. VGT 1988, S. 165; *Kaiser,* in: Eser u.a. (Hrsg.), FS für Salger, S. 55, 62 f.

[367] Siehe etwa *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 343; *Lohmann,* in 26. VGT 1988, S. 165 f.; *Kaiser,* in: Eser u.a. (Hrsg.), FS für Salger, S. 55, 62 ff.; *Borck,* in: 34. VGT 1996, S. 76, 77 f.; *Kölbel,* Rücksichtslosigkeit und Gewalt im Straßenverkehr, S. 63 ff.; *Maag u.a.,* ZVS 2004, 132 ff.

[368] *Janker,* in: 43. VGT 2005, S. 162, 169 = DAR 2005, 121, 125; *Kropp,* ZRP, 2004, 4 f.; a.A. *König,* NZV 2005, 27, 30; *Prasser,* in: 43. VGT 2005, S. 194, 198.

[369] Siehe hierzu im Einzelnen *Harrendorf,* S. 10 ff.; *Toepel,* in: NK StGB, § 240 Rn. 35 ff. und Rn. 77 ff.; *Loderbauer*, Nötigungsfälle im fließenden Straßenverkehr, S. 30 ff.; *Kölbel,* S. 265 ff.; *Voß-Broemme*, in: 26. VGT 1988, S. 145 ff.

[370] *BGH*, NStZ 1991, 582 f.; *Freyschmidt,* S. 137 f.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 140.

[371] Beschl. v. 1.1.1995, BVerfGE 92, 1 = NStZ 1995, 275 = NJW 1995, 1141 = JZ 1995, 778.

[372] Zu den Auswirkungen der „Sitzblockadeentscheidung" auf die Nötigung im Straßenverkehr vgl. *Berz,* in: 34. VGT 1996, S. 67 ff.; *Maatz,* NZV 2006, 337, 339 ff.

verlangen, so dass die bloße Anwesenheit einer Person oder Sache alleine nicht ausreicht, es sei denn, die Sache stellt ein unüberwindbares Hindernis dar. Geringfügige körperliche Energie kann indes für die Annahme von Gewalt ausreichen. Als herrschend kann man demnach wohl heutzutage die Definition von Gewalt als „jede körperliche Tätigkeit, durch die körperlich wirkender Zwang ausgeübt wird, um geleisteten oder erwarteten Widerstand zu überwinden“ ansehen.[373]

Eine Nötigung im Straßenverkehr kennzeichnet sich dadurch, dass mit „Gewalt eines Fahrzeugs mittels verkehrswidriger Fahrweise andere Verkehrsteilnehmer mutwillig gezwungen werden, nicht so zu fahren, wie sie wollen und wie die Verkehrslage es zulässt, sofern diese Fahrweise gegenüber dem angestrebten Zweck sittlich zu missbilligen ist und ein als Vergehen strafwürdiges Unrecht darstellt“.[374] Gleichwohl darf nicht jedes verkehrswidriges Verhalten – selbst wenn es vorsätzlich ist – schon als Gewaltanwendung im Sinne des § 240 I StGB gewertet werden.[375] Demzufolge kann nicht jede geringfügige, durch Fahrverhalten bedingte Einwirkung auf einen anderen Autofahrer als Anwendung von Gewalt verstanden werden, weil der Gewaltbegriff eine gewisse Dauer und Intensität der Einwirkung erfordert.[376] Daher sind bloße Belästigungen, die nicht geeignet sind, einen vernünftigen und durchschnittlichen Kraftfahrer in Angst und Schrecken zu versetzten, unzureichend.[377] Typische Fallkonstellationen im fließenden Straßenverkehr, die als eine Nötigung anderer Verkehrsteilnehmer beurteilt werden können, sind z.B. bedrängendes bzw. dichtes Auffahren, Verhindern des Überholens durch Fahrbewegungen sowie Schneiden und Ausbremsen eines überholten Verkehrsteilnehmers.[378] Bei all diesen Fallgruppen sind jedoch stets die Umstände des Einzelfalles entscheidend. So reicht zum Beispiel allein die Feststellung dichten Auffahrens keinesfalls aus. Vielmehr sind insbesondere die gefahrenden Geschwindigkeiten, die Abstände der Fahrzeuge zueinander sowie die Dauer bzw. die Streckenlänge des bedrängenden Auffahrens von Bedeutung.[379]

2.7 Fahren ohne Fahrerlaubnis – § 21 StVG

Die wichtigste der im StVG enthaltenen Straftatbestände ist das Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG.[380] Praktisch ist die Norm des § 21 StVG von sehr hoher Relevanz und stellt die am häufigsten begangene Verkehrsstraftat au-

---

[373] *Harrendorf*, S. 15; *Rengier,* Strafrecht BT II, § 23 Rn. 23.
[374] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 143.
[375] *OLG Düsseldorf,* NZV 2007, 585 = NStZ 2008, 38 mit Anmerkung von *König,* NZV 2008, 46 f.
[376] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 144; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 55 f.; *Hatz,* SVR 2012, 87, 89.
[377] *Himmelreich/Halm,* S. 1740; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 55.
[378] Im Einzelnen hierzu *Loderbauer,* S. 3 ff., S. 57 ff., S. 136 ff., S. 192 ff.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 146 ff.; *Freyschmidt,* S. 139 ff.; *Himmelreich/Halm,* S. 1740; *Kölbel,* S. 272 ff.; *Maatz,* NZV 2006, 337, 340 ff.; *Borck,* in: 34. VGT 1996, S. 76, 79 ff.; *Voß-Broemme*, in: 26. VGT 1988, S. 145, 147 ff.
[379] *Himmelreich/Halm,* S. 1740; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 147 f.; *Freyschmidt,* S. 141 f.
[380] *Schöch,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 578, 582.

ßerhalb des StGB dar.[381] Wenn auch nicht im StGB verankert, gehört § 21 StVG somit zum Kern des Straßenverkehrsstrafrechts.[382] Im Jahr 2011 wurden 43.636 Personen wegen eines Verstoßes gegen § 21 StVG verurteilt, so dass etwa ein Viertel aller Verurteilungen wegen Verkehrsstraftaten auf das Fahren ohne Fahrerlaubnis entfällt.[383] Nach den Mitteilungen des KBA wurden im Jahr 2011 106.000 Verkehrsverstöße wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemeldet.[384] Wie stets waren darunter überdurchschnittlich viele Jugendliche und Heranwachsende.[385] Wenngleich in den letzten Jahren ein leichter Rückgang der statistisch erfassten Deliktzahlen nach § 21 StVG zu konstatieren ist, liegt insgesamt doch eine relativ gleichmäße Entwicklung der Absolutzahlen vor.[386] Ähnlich wie für die folgenlose Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) ist auch für § 21 StVG indes ein hohes Dunkelfeld zu vermuten[387], da es sich um ein typisches Kontrolldelikt handelt, bei welchem die verkehrswidrige Handlung regelmäßig nicht offen zutage tritt und das oft erst im Zusammenhang mit der Ahndung anderer Verstöße erkannt wird[388].

Strukturell ist die Norm des § 21 StVG als Dauerstraftat, eigenhändiges Delikt sowie abstraktes Gefährdungsdelikt ebenfalls mit § 316 StGB vergleichbar.[389] Normzweck ist der Schutz des Straßenverkehrs durch das Fernhalten ungeeigneter und unzuverlässiger Personen von der Teilnahme am (motorisieren) Straßenverkehr.[390] Eine Strafbarkeit aus dieser Vorschrift setzt voraus, dass jemand ein Kraftfahrzeug[391] führt, obwohl er dazu nicht befugt ist.[392] Gründe hierfür können sein, dass der Führer des Kfz noch nie über eine Fahrerlaubnis verfügte oder aber ein rechtskräftiger Entzug der Fahrerlaubnis durch das Strafgericht, ein rechtskräftiger oder sofort vollziehbarer Entzug der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde, ein Fahrverbot nach § 44 StGB oder nach § 25 StVG, die vorläufige Entziehung durch das Strafgericht gemäß § 111 a StPO oder die vorläufige Sicherstellung mit Einwilligung oder Beschlagnahme gemäß § 94 StPO vorliegt.[393] Dar-

---

[381] Siehe *Wember,* Fahren ohne Fahrerlaubnis S. 4 f.; *Seiler,* Fahren ohne Fahrerlaubnis, S. 43 ff.

[382] In diesem Sinne auch *Feiertag,* DAR 2002, 150 f.

[383] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45 ff.

[384] *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 12.

[385] Siehe hierzu *Kapitel 3, 2.5* und *3.1; KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 22.

[386] Vgl. *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihe zur StVS, II.1 2012, S. 24; *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihe zur StVS, II.2 2012, S. 6; *KBA (Hrsg.),* Statistische Mitteilungen, VA 2 2011, S. 12.

[387] Zum Dunkelfeld bei § 21 StVG vgl. *Kulemeier,* S. 258 f.; *Kirchhoff,* Selbstberichtete Delinquenz, S. 81; *Schöch,* in: Göppinger/Kaiser (Hrsg.) KrimGegfr 1976, S. 211, 214, 222.

[388] *Krutein,* NZV 1989, 129, 130.

[389] *Seier,* S. 52.

[390] *Himmelreich/Halm,* S. 1753; differenzierend *Mitsch,* NZV 2007, 66, 67 ff.; eingehend dazu auch *Wember,* S. 21 ff.

[391] Legaldefiniert in § 1 II StVG.

[392] Zur Fahrerlaubnispflicht vgl. *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 244 ff.

[393] *Freyschmidt,* S. 146. Umfassend zu den rechtlichen Voraussetzungen des § 21 StVG siehe *Wember,* S. 56 ff.

über hinaus trifft die Strafbarkeit auch denjenigen, der als Kraftfahrzeughalter zulässt, dass eine Person sein Fahrzeug in den oben genannten Fällen führt. Ferner stellt § 21 II StGB fahrlässiges Verhalten unter Strafe. Vor allem die Strafbarkeit wegen Fahrens trotz Fahrverbotes (§ 21 I Nr. 1 Alt. 2 StVG) wird teilweise als äußerst problematisch[394] oder sogar verfassungswidrig[395] angesehen. Zumindest weist diese Strafbarkeit einzigartige Besonderheiten auf, weil der Normzweck hier nicht in der Fernhaltung ungeeigneter Person von der Teilnahme am Straßenverkehr[396], sondern allein in der Sicherung der Sanktionswirkung liegen kann[397].

Schließlich gilt § 21 StVG auch für ausländische Kraftfahrzeugführer, die über keine gültige Fahrerlaubnis verfügen. Was ausländische Fahrerlaubnisse, insbesondere EU/EWR-Führerscheine, angeht, hat sich die Rechtslage seit dem 01.01.1999 grundlegend geändert.[398] Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis unterliegen einer Besserstellung im Vergleich zu Inhabern sonstiger ausländischer Fahrerlaubnisse, weil ein „striktes Anerkennungsprinzip“ zwischen den Mitgliedstaaten der EU herrscht.[399]

2.8 Fehlende Haftpflichtversicherung – § 6 PflVG

Die Vorschriften der *§§ 1, 6 PflVG* stellen die Einhaltung der Versicherungspflicht sicher, indem mit Strafe bedroht wird, wer ohne entsprechenden Haftpflichtversicherungsvertrag ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr benutzt oder dessen Nutzung gestattet.[400] Strafbar ist der Gebrauch eines nicht versicherten Fahrzeugs nur auf öffentlichen Wegen und Plätzen, also auf öffentlicher Verkehrsfläche.[401] Gebrauchen bedeutet dabei die bestimmungsgemäße Benutzung des Fahrzeugs zum Zwecke der Fortbewegung. Das das PflVG Teil des Straßenverkehrsrechts ist, sind die in dem Gesetz verwendeten allgemeinen verkehrsrechtlichen Begriffe in Übereinstimmung mit den anderen verkehrsrechtlichen Vorschriften auszulegen, so dass der Begriff des Gebrauchens mit dem des Führens in den §§ 315 c, 316 StGB und § 21 StVG übereinstimmt.[402] Somit wird in § 6 PflVG ausdrücklich ein Fehlverhalten im oder im Zusammenhang mit dem

---

[394] *Mitsch,* NZV 2007, 66 ff., der für die Abschaffung der Strafbarkeit plädiert.

[395] *Cramer,* DAR 1998, 464, 466; zustimmend *Feiertag,* DAR 2002, 150, 153; eingehend dazu auch *Wember,* S. 42 ff.; *Buchner,* Fahrverbot als alternative Hauptstrafe? S. 149 ff.

[396] Die Verhängung eines Fahrverbotes tangiert die Fahrerlaubnis nicht, d.h. der Verurteilte bleibt Inhaber der Fahrerlaubnis, vgl. *Kapitel 4, 2.3.3.*

[397] *Mitsch,* NZV 2007, 66, 68.

[398] Siehe hierzu im Einzelnen *Seier,* S. 53 ff.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 267 ff.; *Himmelreich/Halm,* S. 1757 ff.; *Wember,* S. 165 ff. und *Kapitel 3, 3.3.*

[399] Eine Rechtsprechungsübersicht über die Strafbarkeit des Gebrauchens von EU-Führerscheinen findet sich bei *Schaller,* SVR 2008, 296 ff.

[400] *Bönke/Laschewski,* Das Verkehrsstrafrecht, S. 23.

[401] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 218.

[402] *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 61; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 218; *Heinzlmeier,* NZV 2006, 225, 231; *Lampe,* in: Erbs/Kohlhaas/Ambs, § 1 PfVG Rn. 16.

Straßenverkehr normiert, wenngleich die Vorschriften des PflVG nicht dem Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs dienen, sondern die Regulierung der Ansprüche des Geschädigten nach einem Verkehrsunfall sicherstellen sollen[403].

Entgegen der früheren Fassung des § 6 PflVG, in der es auf das Bestehen des Versicherungs*schutzes* zur Tatzeit ankam, stellt die heutige Fassung allein auf das Bestehen eines Versicherungs*vertrages* ab.[404] Damit ist für die Strafbarkeit ausschließlich die Frage ausschlaggebend, ob zur Tatzeit ein Haftpflichtversicherungsvertrag nach den Erfordernissen des § 1 PflVG bestanden hat, so dass es auf eine eventuelle Nachhaftung, aber auch die bloße Möglichkeit einer Anfechtung, Kündigung oder Rücktritts vom Vertrag zur Tatzeit nicht ankommt.[405] Die Strafbarkeit nach § 6 PflVG setzt also voraus, dass ein Versicherungsvertrag entweder gar nicht abgeschlossen oder durch Kündigung, Rücktritt, Anfechtung oder in anderer Weise aufgelöst worden ist.

Praktisch ist die Straftat wegen fehlender Haftpflichtversicherung durchaus relevant. So wurden im Jahr 2011 12.275 Personen wegen § 6 PflVG verurteilt.[406] Ferner besteht vor allem bei Jugendlichen ein gewisser Zusammenhang von Straftaten nach § 6 PflVG und § 21 StVG.[407] Ein Verstoß gegen § 6 PflVG liegt allerdings nicht bereits dann vor, wenn infolge von technischen Veränderungen des typenmäßigen Zustandes eines Kraftfahrzeugs (z.B. Mofa oder Kleinkrafträder) eine Gefahrerhöhung eintritt, da hierdurch der Versicherungsvertrag nicht ohne weiteres hinfällig und gegenstandlos wird.[408] Der Versicherungsvertrag wird lediglich nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften über die Gefahrerhöhung (§ 23 VVG) in der Weise umgestaltet, dass der Versicherer gemäß § 24 VVG berechtigt ist, den Versicherungsvertrag fristlos zu kündigen. Strafbar ist hingegen ein Gebrauchen, wenn ein an sich nicht versicherungspflichtiges Fahrzeug technisch so manipuliert wird, dass die für die Zulassungs- und Versicherungspflicht maßgebende *Geschwindigkeitsbegrenzung* überschritten werden kann.[409]

---

403 *Bönke/Laschewski,* Das Verkehrsstrafrecht, S. 23; *Lampe,* in: Erbs/Kohlhaas/Ambs, § 6 PflVG Rn. 9.

404 *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 219; *Heinzlmeier,* NZV 2006, 225, 226.

405 Hierzu im Einzelnen *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 219 ff.; *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 60 f.; *Lampe,* in: Erbs/Kohlhaas/Ambs, § 6 PflVG Rn. 4 ff.

406 *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 53.

407 In diesem Sinne auch *Jehle/Hohmann-Fricke*, ZJJ 2006, 286, 287.

408 *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 60; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 222; *Heinzlmeier,* NZV 2006, 225, 231.

409 *Feyock/Jacobsen/Lemor,* Kraftfahrtversicherung, § 6 Rn 4.

3. Nicht in die Untersuchung einbezogene Delikte

3.1 Unbefugter Gebrauch eines Fahrzeugs – § 248 b StGB

Die Einbeziehung des *unbefugten Gebrauchs eines Fahrzeugs* gemäß *§ 248 b StGB* in die Untersuchung unterbleibt, weil es sich bei dieser Deliktform in erster Linie um ein Eigentumsdelikt[410] handelt, wenngleich zumindest mittelbar wohl auch die öffentliche Ordnung und die Verkehrssicherheit geschützt werden soll[411]. Weil § 248 b StGB eine bloße Gebrauchsanmaßung, nämlich die Ingebrauchnahme von Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern gegen den Willen des Berechtigten, pönalisiert, knüpft § 248 b StGB gerade nicht an ein Fehlverhalten im Straßenverkehr an. Vielmehr will der Tatbestand die Gebrauchsanmaßungen *(furtum usus)* ohne Zueignungsabsicht unter Strafe stellen, um Strafbarkeitslücken zu schließen bzw. als Art Auffangtatbestand zu fungieren, wenn ein Zueignungsdelikt mangels Zueignung/Zueignungsabsicht zu verneinen ist.

3.2 Räuberischer Angriff auf Kraftfahrer – § 316 a StGB

Weniger eindeutig ist die Einstufung des *räuberischen Angriffs auf Kraftfahrer* nach *§ 316 a StGB*. Systematisch steht § 316 a StGB zwar, wie die übrigen „reinen" Straßenverkehrsdelikte des StGB[412], im 28. Abschnitt über gemeingefährliche Straftaten. Bereits die Frage nach dem geschützten Rechtsgut wirft indes erhebliche Probleme auf.[413] Das Spektrum der diesbezüglichen Ansichten ist kaum zu überblicken und „deckt vom Vermögensdelikt zum Straßenverkehrsdelikt praktisch alle denkbaren Mischformen und Schwerpunkte ab"[414]. Unabhängig von dieser Frage stellt der räuberische Angriff auf Kraftfahrer jedenfalls einen Sonderfall des Raubes (§ 249 StGB), des räuberischen Diebstahls (§ 252 StGB) sowie der räuberischen Erpressung (§ 255 StGB) dar.[415] § 316 a StGB verlagert den durch die genannten Vorschriften bezweckten Strafrechtsschutz für den Fall vor, dass der Täter zu ihrer Begehung die besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs ausnutzt. In dieser zwar nicht stets, aber potentiell (auch für Unbeteiligte) besonders gefährlichen Vorgehensweise liegt der zusätzliche Unrechtsgehalt, der nach Ansicht des Gesetzgebers die im Vergleich zu den §§ 249, 252, 255 StGB deutliche Erhöhung der Mindestfreiheitsstrafe auf fünf Jahre rechtfertigt. § 316 a StGB

[410] So etwa *Lackner/Kühl,* StGB, § 248b Rn. 1; *Hohmann,* in: MüKo StGB, § 248b Rn. 1; *Eser/Bosch,* in: Schönke/Schröder, § 248b Rn. 1.

[411] *Himmelreich/Halm,* S. 1763; *Fischer,* StGB, § 248b Rn 2; *Hohmann,* in: MüKo StGB, § 248b Rn. 3; a.A. *Eser/Bosch,* in: Schönke/Schröder, § 248b Rn. 1; *Lackner/Kühl,* StGB, § 248b Rn. 1.

[412] Ausnahme ist lediglich § 142 StGB, der im siebenten Abschnitt über die Straftaten gegen die öffentliche Ordnung kodifiziert ist.

[413] Im Einzelnen hierzu *Herzog,* in: NK StGB, § 316a Rn. 3 ff.; *Sowada,* in: LK StGB, § 316a Rn. 7; *Duttge/Nolden,* JuS 2005, 193 ff.; *Günther,* JZ 1987, 369, 375 ff.

[414] *Jesse,* JZ 2008, 1083.

[415] *Sander,* in: MüKo StGB, § 316a Rn. 1; *Freyschmidt,* S. 156.

ist damit letztlich *„an der Nahtstelle zwischen Vermögens- und Verkehrsdelikt"*[416] angesiedelt. Selbst wenn man mit der überwiegenden Ansicht[417] die „Sicherheit und Funktionalität des Straßenverkehrs" vom Norm- und Schutzweck des § 316 a StGB umfasst sieht, ist der räuberische Angriff auf Kraftfahrer in erster Linie als ein Sonderdelikt im Vorfeld der §§ 249, 252, 255 StGB zu charakterisieren und nicht als Verkehrsstraftat im eigentlichen Sinne.[418] In erster Linie geschützt ist der Betroffene des räuberischen Angriffs insofern, als dieser davor bewahrt werden soll, wegen einer mit der Teilnahme am Straßenverkehr verbundenen Beeinträchtigung seiner Schutzmöglichkeiten leichter Opfer von räuberischen Angriffen zu werden.[419] Die „Sicherung und Funktionalität des Straßenverkehrs" wird dadurch lediglich „mittelbar" gewährleistet. Zudem spricht gerade die hohe Strafdrohung des § 316 a StGB gegen sein Verständnis als Straßenverkehrsschutznorm, wie vor allem der Vergleich mit der Strafdrohung des § 315 b I StGB zeigt.[420] Daraus lässt sich folgern, dass der Schwerpunkt des Vorwurfs bei § 316 a StGB im beabsichtigten Verbrechen (§§ 249 f., 252, 255 StGB) liegen muss. Eine Art Bestätigung dieser Annahme ist, dass § 316 a StGB in den Rechtspflegestatistiken nicht als Straßenverkehrsdelikt definiert wird. Namentlich die Strafverfolgungsstatistik erfasst den räuberischen Angriff auf Kraftfahrer bei den Raubdelikten. Schließlich ist die kriminalpolitische Bedeutung des § 316 a StGB insoweit gering, als die Delikthäufigkeit gegenüber den Raub- und den Straßenverkehrsdelikten kaum ins Gewicht fällt.[421] Im Ergebnis ist § 316 a StGB als eine Art „Vorfeldtatbestand" zu der Gruppe der Raub- und raubähnlichen Delikte zu zählen, so dass dieses Delikt nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist.[422]

3.3 Unterlassene Hilfeleistung – § 323 c StGB

Die unterlassene Hilfeleistung gemäß § 323 c StGB weist insofern einen tatsächlichen Bezug zum Straßenverkehr auf, als unter den Begriff des Unglückfalls auch der Verkehrsunfall fallen kann.[423] Vorwiegender Strafgrund des § 323 c StGB ist allerdings das Allgemeininteresse an solidarischer Schadensabwehr in akuten Not-

[416] BT-Drs. 3/2150, S. 494; *Sander,* in: MüKo StGB, § 316a Rn. 1; *Herzog,* in: NK StGB, § 316a Rn. 3; *Sowada,* in: LK StGB, § 316a Rn. 7; *Lackner/Kühl,* StGB, § 316a Rn. 1.

[417] Die exorbitante Strafdrohung lässt sich nur begründen, wenn § 316a StGB nicht nur den *vorgelagerten* Schutz von *Eigentum* und *Vermögen*, sondern auch die *Sicherheit des Straßenverkehrs* bezweckt, vgl. *Sowada,* in: LK StGB, § 316a Rn. 7; *Duttge/Nolden,* JuS 2005, 193, 195; *Sander,* in: MüKo StGB, § 316a Rn. 1; *Fischer,* StGB, § 316a Rn. 2. Zudem sprechen dafür *systematische* und *historische* Gründe, vgl. *Günther,* JZ 1987, 369, 375 ff.

[418] *Herzog,* in: NK StGB, § 316a Rn. 5; *Steinberg,* NZV 2007, 545, 551; *Jesse,* JZ 2008, 1083, 1085 ff.; *Sternberg-Lieben/Hecker,* in: Schönke/Schröder, § 316a Rn. 1; a.A. *Günther,* JZ 1987, 369, 377.

[419] BGHSt, 49, 8, 14; 50, 172; 52, 46; *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 316a Rn. 1.

[420] So etwa *Steinberg,* NZV 2007, 545, 551.

[421] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 36 f.: 40 Aburteilungen sowie 31 Verurteilen.

[422] Siehe auch *Harrendorf,* S. 22: Dort wurde § 316 a StGB als Vorfeldtatbestand der Raubdelikte bzw. als Gewalt-Vorfelddelikt in die Untersuchung über Gewaltkriminalität einbezogen.

[423] Vgl. hierzu *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 242; *Himmelreich/Halm*, S. 1765.

lagen, weshalb die Norm nicht als eigentlicher Straßenverkehrstatbestand angesehen wird.[424] Überdies ist § 323 c StGB mit 127 Verurteilungen im Jahr 2011 inner- und außerhalb des Straßenverkehrs von sehr geringer Bedeutung.[425] Auch in den Rechtspflegestatistiken wird § 323 c StGB nicht als Verkehrsdelikt ausgewiesen.

3.4 Kennzeichenmissbrauch sowie Missbrauch von Wegstreckenzählern und Geschwindigkeitsbegrenzern – §§ 22, 22 a, 22 b StVG

Der *Kennzeichenmissbrauch* sowie der *Missbrauch von Wegstreckenzählern und Geschwindigkeitsbegrenzern* nach *§§ 22 ff. StVG* sind ebenfalls von der Untersuchung ausgeschlossen. Anknüpfungspunkt des strafrechtlichen Vorwurfs ist hier eine Täuschung der Polizeibehörden über die amtliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen (§§ 22, 22 a StVG)[426] bzw. die Erfassung von bisher straflosen Taten im Vorfeld des Betruges (§ 22 b StVG)[427]. Es handelt sich damit um Taten, die lediglich mittelbar einen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen. Darüber hinaus sind Straftaten nach §§ 22 ff. StGB nach den Daten der StVS von sehr geringer Relevanz.[428]

3.5 Sonstige Delikte mit potentiellem Verkehrsbezug

Es existieren freilich weitere Straftatbestände, die einen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen können, wie z.B. Beleidigungen gemäß § 185 StGB, vorsätzliche Körperverletzungen gemäß §§ 223 ff. StGB oder auch falsche Verdächtigungen gemäß § 164 StGB[429]. Obschon durchaus zuzugeben ist, dass die Besonderheiten der Verkehrssituationen[430] die genannten Strafhandlungen begünstigen können, erfolgen sie doch nur bei Gelegenheit und stellen kein typisches Fehlverhalten im Straßenverkehr dar. Da solche Delikte tatbestandlich keinen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen, besteht ohnehin das Problem ihrer Identifizierung im verwendeten Datensatz.[431] Das bedeutet, dass auf Grundlage der Datenbasis nicht mit der erwünschten Sicherheit festgestellt werden kann, ob derartige Straftatbestände auch tatsächlich „im Straßenverkehr" verwirklicht worden sind. Wenngleich ähnliche Probleme im Hinblick auf die in die Untersuchung einbezogene Nötigung im Straßenverkehr bestehen, so rechtfertigt sich eine unterschiedliche Behandlung deshalb, weil kriminologische Untersuchungen und Erhebungen eine zunehmende Bedeutung von Nötigungshandlungen im Straßenverkehr aufgezeigt haben.[432]

---

[424] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 241.
[425] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 41.
[426] *Janker,* in: Burmann u.a., StVR, § 22 Rn. 1.
[427] *Janker,* in: Burmann u.a., StVR, § 22b Rn. 1; *Albrecht,* SVR 2005, 281, 284.
[428] 496 Verurteilungen wegen § 22 StVG, jeweils 20 Verurteilungen wegen § 22 a und § 22 b StVG, vgl. *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 47.
[429] Vgl. *Detter,* Verkehrsstrafrecht, S. 61.
[430] Vgl. *Kapitel 3, 1.*
[431] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 6, 1.1.*
[432] Siehe oben *Punkt 2.6.*

Kapitel 3: Tätertypen und Tätermerkmale

Dieses Kapitel soll *Straßenverkehrstätertypen* und mögliche *Ursachen* für die Entstehung von Straßenverkehrskriminalität verdeutlichen, die sachdienlich sind, um die in der Untersuchung gefundene Ergebnisse richtig einordnen zu können. Straßenverkehrsdelinquenz ist ein Massenphänomen und stellt die Rechtspolitik und die strafrechtliche Gesetzgebung vor schwerwiegende Problemstellungen. Worin liegen jedoch die Gründe für das hohe Maß an Straßenverkehrsstraftaten?

Die Straftaten, welche den Kernbereich des klassischen Strafrechts bilden, zeichnen sich durch allgemein verpönte, zum Teil schwerwiegende Rechtsbrüche aus. Während die herkömmlichen Straftatbestände ein bestimmtes Verhalten als solches als unerlaubt bezeichnen, ist die Teilnahme am Straßenverkehr – unter gewissen Voraussetzungen – ein an sich erlaubtes Verhalten.[433] Lediglich bestimmte Verhaltensweisen, die über das sozialadäquate Maß hinausgehen, werden durch die Verkehrsstraftatbestände sanktioniert. Ferner werden Straßenverkehrsdelikte – im Gegensatz zur gewöhnlichen Kriminalität – durchweg im öffentlichen Raum begangen[434] und bewegen sich in einem „Kontinuum von Überforderungsdelinquenz bis zur klassischen Kriminalität“[435]. Darüber hinaus stellt die Teilnah-

---

[433] So auch *Schultz,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 490; *Riklin,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 75, 77 f.

[434] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 320.

[435] In diesem Sinne auch *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 2; *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 12.

me am modernen Straßenverkehr einen Vorgang dar, der vielfältigen Einwirkungen unterliegt. Vor allem auf den Führer eines Kfz wirkt während der Fahrt eine Vielzahl von Umständen ein, die kriminologisch betrachtet Bedingungen fehlerhaften und möglicherweise strafbaren Verhaltens im Straßenverkehr sein können.[436] Aufgrund der massenhaften Begehung von Verkehrsdelikten ist überdies zu vermuten, dass es sich bei den Verkehrstätern zu einem beachtlichen Teil um sozial integrierte Personen handelt, die keinerlei Sozialisationsdefekte aufweisen.[437]

Die Erforschung möglicher *Ursachen* für die Entstehung von Verkehrsdelinquenz und Befunde zu der *Persönlichkeit* des Verkehrsstraftäters bilden die Grundlage, auf der sich das Verständnis der Struktur von den Verkehrsdelikten sowie der Sanktionierung und Legalbewährung von Verkehrstätern vollzieht. Zu dieser Thematik kann die Untersuchung indes nichts Eigenes beitragen, da das BZR viel zu wenig personenbezogene Informationen enthält, um auch nur ansatzweise der Ursachenforschung dienen zu können.[438] Es ist aufgrund der Eigenart der BZR-Einträge lediglich möglich, die drei persönlichen Merkmale *Alter, Geschlecht* und *Nationalität* sowie die *Vorstrafenbelastung* in die durchgeführte Untersuchung einzubeziehen. Allerdings sind es nach bisherigen Analysen speziell diese Merkmale des Verkehrstäters, die sich als ergiebigste Informationen herauskristallisiert haben und das breite Deliktspektrum von der Überforderungsdelinquenz bis hin zur klassischen Kriminalität zu bestätigen scheinen.[439] Darüber hinaus besteht für die kriminologische Forschung in Bezug auf die Feststellung der Persönlichkeit des Verkehrstäters ein generelles Problem: Selbst unter Hinzunahme strafgerichtlicher Akten wären vertiefte Aussagen zur Täterpersönlichkeit nur mit Einschränkungen möglich.[440] Denn die in den Gerichtsakten enthaltenen Daten zur Persönlichkeit des Verkehrstäters sind durchweg dürftig und gehen selten über soziodemographische Merkmale und die Vorstrafenbelastung hinaus. Unter prozessökonomischen Gesichtspunkten sowie vor dem Hintergrund der fast traditionellen Annahme, bei Verkehrsdelinquenten handele es sich weithin um Durchschnittsbürger, erscheinen langwierige Ermittlungen über die Person des Täters und „mühevolle Schilderungen des Lebenslaufes“ entbehrlich.

Wenn man sich ferner die Meinungen zur Stellung des Verkehrsdelinquenten unter den Straftätern in der Vergangenheit betrachtet, wird die Problematik, eine generelle Täterpersönlichkeit oder zumindest gewisse Charakteristika des Verkehrsstraftäters zu bestimmen, ebenfalls offengelegt:[441] Anfangs wurden Verkehrstäter und die Verkehrsdelikte noch als feste, wenn auch neuartige Bestandteile des

---

[436] *Schultz,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 491.
[437] So *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 19.
[438] So auch *Harrendorf*, S. 27.
[439] So *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 17.
[440] Dazu *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 18.
[441] Vgl. dazu *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 21 ff. und *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 8 ff.

„Kriminellen“ angesehen.[442] Nach Einsetzung der Massenmotorisierung wurde indes überwiegend von dem sog. „Verkehrssünder“ gesprochen, dessen Persönlichkeit mit der des Kriminellen nicht zu tun habe.[443] Dementsprechend betrachtete man die Verkehrsdelikte weithin als sogenannte „Kavaliersdelikte“.

Letztendlich ist der Unrechtsgehalt der einzelnen Verkehrsdelikte zu verschieden, um eine einheitliche Täterstruktur aus Kriterien wie Lebensalter, Geschlecht, Familienstand, berufliche Stellung, Persönlichkeit und ähnlichem zu ermitteln. Speziell die einzelnen Deliktformen sind sehr different. Der Täter kann verwerflich oder mehr oder weniger leichtfertig handeln, es gibt Verstöße in Form vornehmlich vorsätzlich begangener Vergehen (z.B. § 21 StVG, § 142 StGB) oder auch vorwiegend fahrlässig begangener Delikte (z.B. §§ 222, 229 StGB).[444] Die geschilderte Breite der Verkehrsdelinquenz lässt demnach eine beachtliche Spannweite im Täterbereich vermuten.[445] Zudem ist die Bestimmung einer Persönlichkeit des Verkehrsdelinquenten nicht zuletzt wegen der Massenerscheinung der Verkehrsdelikte ausgeschlossen. Demgemäß gelangt *Brauneck*[446] zu der Erkenntnis, dass „je häufiger eine Straftat in der Bevölkerung vorkommt, […] je gelegentlicher jemand etwas begeht, um so weniger werden bei der Tat Besonderheiten der Persönlichkeit überhaupt eine Rolle spielen“. Hinzu tritt, dass ein Beherrschen der Verkehrssituation vielfach von sozialethisch neutralen Eigenschaften einer Person abhängig ist.[447]

1. Generelle Ursachen und Entstehungsbedingungen

Es gibt theoretisch eine Vielfalt möglicher Ursachen für normabweichendes Verhalten im Straßenverkehr, die darüber hinaus ineinander verstrickt sind.[448] Dabei kann es sich um Einflussfaktoren handeln, die aus den Eigentümlichkeiten des Verkehrsverhaltens, der individuellen Täterpersönlichkeit oder auch den faktischen Gegebenheiten rund um der Teilnahme am Straßenverkehr resultieren. In keinem Deliktbereich wird das *Spannungsverhältnis Situation – Täter* so deutlich, weil der Schwerpunkt einmal ganz bei der Persönlichkeit des Täters, ein anderes Mal ganz bei der Situation liegen kann.[449] Folglich müssen sich die folgenden Erwägungen auf einige bedeutende Entstehungsbedingungen beschränken.

---

[442] *Exner,* Kriminologie, S. 96 ff.; vgl. auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 8.

[443] *Nass,* MschKrim 1963, 263, 264; *Gunzert,* DAR 1960, 315, 325; vgl. auch *Göppinger,* in: Mezger/Würtenberger (Hrsg.), KrimGegfr, S. 76, 77 ff.

[444] So auch *Riklin,* in Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 75, 77.

[445] *Kaiser,* Schriftenreihe der Polizei-Führungsakademie 1981, S. 174, 183.

[446] *Brauneck,* Allgemeine Kriminologie, S. 268.

[447] *Göppinger,* Kriminologie 1980, S. 673; *Schultz,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 498.

[448] So auch *Schwind,* NZV 1999, 145.

[449] *Göppinger,* Kriminologie 1980, S. 673.

Zunächst sind die *massenhafte Beteiligung* der Bürger am Straßenverkehr sowie die stetige *„potentielle Deliktsituation“* eines jeden Verkehrsteilnehmers anzuführen. Die andauernden Tatgelegenheiten und potentiellen Gefahrensituationen führen dazu, dass auch an sich rechtstreue Bürger Verkehrsdelikte, insbesondere fahrlässiger Natur, begehen.[450] Freilich besteht die „potentielle Deliktsituation“ nicht für alle Arten der Verkehrsdelikte, die sich im Unrechtsgehalt und in der Begehungsweise in nicht unerheblichem Maße unterscheiden, gleichermaßen. Zahlreiche Tatbestände können allerdings fahrlässig begangen werden, was zur Folge hat, dass jeder Teilnehmer am Straßenverkehr und vor allem jeder Autofahrer die Gefahr läuft, Beschuldigter in einem Strafverfahren wegen einer Straftat im Straßenverkehr zu werden. Hierdurch unterscheidet sich die zum normalen Alltag zählende Verkehrssituation maßgeblich von der sonstigen Verbrechenssituation.[451]

Ein weiterer Faktor ist die *Technik*, die den heutigen Straßenverkehr erst ermöglicht hat, der jedoch aufgrund ihrer Kompliziertheit ein gewisses Gefahrenpotential immanent ist.[452] Primär die sich immer weiter fortentwickelnde Schnelligkeit und immense Leistungsfähigkeit der Kraftfahrzeuge fordert dem Fahrzeugführer ein Höchstmaß an Konzentration und Belastungsfähigkeit ab. Somit können vor allem *verkehrspsychologische Aspekte der Überforderung*[453] entscheidende Faktoren bei der Entstehung von Verkehrsdelinquenz sein. Oftmals sind Fehlleistungen nicht Folge eines sozialethisch vorwerfbaren Verhaltens, sondern von Überforderung in ständig wechselnden Entscheidungssituationen, von Wahrnehmungsmängeln, einer ungenügenden Reaktionsfähigkeit, der Gefahrenunterschätzung oder von sonstigen Ungeschicklichkeiten.[454] Im Straßenverkehr ist jeder einzelne routinemäßige Entscheidungsprozess zur Verhaltenssteuerung enorm komplex.

Weiterhin ist eine *soziologische Komponente*, dass sich der Mensch bei der Teilnahme im (motorisierten) Straßenverkehr mitunter ganz anders verhält als in seiner sonstigen Lebensführung.[455] Obwohl die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sog. „Normalbürger“ sind, die sich üblicherweise gesetzeskonform verhalten, ist rücksichtloses und egoistisches Verhalten bei der Teilnahme im Straßenverkehr keine Seltenheit. Ein Grund dafür ist das „spezifische Spannungsverhältnis“ zwischen den einzelnen Gruppen der Verkehrsteilnehmer.[456] In diesem Zusammenhang sind auch der Geltungsdrang und die Identifikation mit dem eigenen Kraftfahrzeug hervorzuheben, die häufig zu rücksichtlosem Fahren verführen. Diese sozialpsychologischen Gegebenheiten wirken sich naturgemäß deliktfördernd aus.

---

[450] So auch *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286.

[451] *Göppinger,* Kriminologie 1980, S. 672.

[452] In diesem Sinne auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 27.

[453] Zu den Einzelheiten vgl. *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 68 ff. und *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 24 ff.

[454] *Riklin,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 75, 78; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 45; *Schultz,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 498.

[455] Vgl. dazu auch *Schwind,* NZV 1999, 145, 148; *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 26.

[456] Im Einzelnen dazu vgl. *Gunzert,* DAR 1960, 315, 319 ff.

Ferner ist das *Fehlen sozialer Interdependenz* zu nennen, infolgedessen das Verkehrsgeschehen depersonalisiert, mithin ein anderer Verkehrsteilnehmer oftmals „eher als Objekt, denn als Person wahrgenommen" wird, „die Sozialkontakte punktuell" bleiben und „weder eine Vorgeschichte noch eine Fortsetzung der Beziehung" aufweisen.[457] Diese Unpersönlichkeit bei der Begegnung im Verkehr scheint die Bildung einer allgemeinen Verkehrsgemeinschaft auf sozialethischer Grundlage zu behindern.[458] Offenbar fällt es dem Menschen schwerer, auch in anonymen Beziehungen ethische Maßstäbe zu beachten. Diese besondere Sozialstruktur des Straßenverkehrs bewirkt einen „Verlust an Humanität".[459] Die auslösenden Faktoren können vielschichtig sein. In Betracht kommen „Egoismus, Aggressionen, Frustrationen, Unerfahrenheit, Hemmungslosigkeit oder auch Zeitdruck und finanzielle Interessen". Sobald Freiheitserfahrung und das Ausleben von Risiko im Vordergrund stehen, kann man den Straßenverkehr als ein „diskommunikatives Sozialsystem" begreifen.[460] Zugleich verleiht das moderne Automobil dem Fahrer ein Gefühl der Allmacht und Unverletzlichkeit[461], so dass die realen Gefahren ausgeblendet werden. Ferner findet nicht selten insofern eine *Instrumentalisierung des Verkehrsverhaltens* statt, als die Fahrmotive aus der Betroffenenperspektive eine größere Wichtigkeit haben als die Anforderungen der Verkehrssituation.[462]

Als weitere Ursache massenhafter Verkehrsverstöße wird die *alltägliche Risikoerfahrung* aufgeführt.[463] Weil ein verbotswidriges, riskantes Verhalten nicht zum Unfall geführt hat, wird daraus gefolgert, dass es ungefährlich sei, diese Regel auch zukünftig zu verletzen. Dadurch wird des Weiteren deutlich, dass ein unrichtiges Verhalten im Straßenverkehr je nach den zufällig gegebenen Umständen ganz verschiedene Auswirkungen haben kann.[464] Primär für den Bereich der konkreten Gefährdungs- und fahrlässigen Erfolgsdelikte kann die Strafbarkeit von Zufälligkeiten abhängen, je nachdem ob trotz sorgfaltswidrigen Verhaltens die konkrete Gefährdung bzw. der tatbestandliche Erfolg eintritt oder nicht. Folglich werden die nach der Verkehrslage und anderen Gegebenheiten ganz verschiedenen Auswirkungen desselben Verstoßes gegen die Verkehrsregeln strafrechtlich unter-

---

457 *Albrecht,* Kriminologie, S. 339; vgl. auch *Grewe,* Straßenverkehrsdelinquenz, S. 31; *Kölbel,* S. 195 ff.

458 *Schultz,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 490; *Gunzert,* DAR 1960, 315, 319; *Stephan,* in: Lempp u.a. (Hrsg.), Forensische Psychiatrie und Psychologie des Kindes- und Jugendalters, S. 290, 293.

459 *Koenig,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 315, 320; so auch *Kölbel,* S. 200.

460 *Jakob,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 343, 357.

461 *Weigend,* in: Kühne (Hrsg.), FS für Miyazawa, S. 549, 553; in diesem Sinne auch *Mergen,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 195, 196, 200.

462 Siehe hierzu im Einzelnen *Kölbel,* S. 215 ff.

463 *Arzt/Weber,* Strafrecht BT, § 38 Rn. 8; in diesem Sinne auch *Mergen,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 195, 196; *Koenig,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 315, 319.

464 So auch *Schultz,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 491 f.; *Riklin,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 75, 77.

schiedlich bewertet.[465] Der ausgebliebene Schaden und das häufige Ausbleiben strafrechtlicher Reaktionen können die Ausprägung von unangemessenen und gefährlichen Gewohnheiten begünstigen und sogar zu einem Belohnungseffekt führen, da der Betreffende die Erfahrung macht, sich mit seinem Verhalten erfolgreich durchgesetzt zu haben.[466]

Als Konsequenz der großen Anzahl nicht geahndeter Verstöße gegen Straßenverkehrsdelikte erscheint schließlich die *generalpräventive Wirkung* des Straßenverkehrsstrafrechts fraglich. Die motivierende Kraft der Strafdrohung ist bereits deswegen zweifelhaft, weil jeder Verkehrsteilnehmer grundsätzlich zum Schutz der eigenen Gesundheit und seines Fahrzeuges darauf bedacht ist, Unfälle zu vermeiden. Wer sich durch diese „elementaren Eigeninteressen" nicht von riskantem Verhalten abhalten lässt, wird sich davon wohl auch nicht durch die vergleichsweise entfernte Aussicht auf eine Sanktionierung abbringen lassen.[467] Hinzu tritt die geringe Entdeckungswahrscheinlichkeit eines Normverstoßes im Straßenverkehr[468], vor allem dann, wenn der im fließenden Verkehr begangene Verstoß ohne Folge, etwa in Gestalt eines Unfalls, bleibt. Dieser Umstand schadet nicht nur der Abschreckungswirksamkeit, sondern führt u.U. sogar zu einem *„Pechvogel-Effekt"*.[469] Die hohen Dunkelziffern können eine Sanktionierung als seltenen Zufallstreffer erscheinen lassen, infolgedessen diese durch den Verkehrstäter nicht als Folge eines Normverstoßes, sondern vielmehr als unverdienter Schicksalsschlag interpretiert wird. Auch handelt der Verkehrsteilnehmer in Gefahrensituationen vordergründig instinktiv und reflektiv und lässt sich gerade nicht durch Strafvorschriften bestimmen.[470]

Die vorangegangen Ausführungen sollten bereits deutlich gemacht haben, dass das Verhalten im Straßenverkehr durch zahlreiche Faktoren bedingt ist. Der Straßenverkehr und die Teilnahme an ihm sind Bestandteile umfassender Sozialsysteme und daher mit verkehrsexternen Faktoren vielfältig verflochten.[471] Es existiert eine Reihe von ungünstigen sozialen Rahmenbedingungen (Anonymität, hohes Tempo der Fortbewegung, eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten), die in ihrer vielschichtigen Verknüpfung abweichendes Verhalten derart begünstigen, dass selbst der Normalbürger auffällig wird.[472] Der Straßenverkehr zeichnet sich

---

[465] Ein folgenloser Verstoß etwa als Ordnungswidrigkeit, bei Eintritt einer Gefährdung kommt eine Straftat nach § 315 c StGB, bei Eintritt des tatbestandlichen Erfolges gar eine Strafbarkeit nach §§ 222, 229 StGB in Betracht.

[466] *Koenig,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 315, 319; *Stephan,* in: Lempp u.a. (Hrsg.), Forensische Psychiatrie und Psychologie des Kindes- und Jugendalters, S. 290, 293.

[467] *Weigend,* in: Kühne (Hrsg.), FS für Miyazawa, S. 549, 552 f.

[468] *Albrecht,* Kriminologie, S. 339; *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 38 ff.

[469] *Weigend,* in: Kühne (Hrsg.), FS für Miyazawa, S. 549, 553; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 3; *Schwind,* NZV 1999, 145, 146; *Stephan,* BA 1988, 201, 208; *Burmann,* DAR 1993, 1.

[470] *Mergen,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 195, 197; *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 30 ff.

[471] *Kölbel,* S. 214.

[472] Im Einzelnen hierzu *Kölbel,* S. 190 ff.; *Stephan,* in: Lempp u.a., (Hrsg.), Forensische Psychiatrie und Psychologie des Kindes- und Jugendalters, S. 290, 293.

mitunter durch eine die Delinquenz begünstigende Tatgelegenheitsstruktur aus.[473] Demgemäß ist zu vermuten, dass rationale Motivationen bei Kraftfahrern durch psychologische und situationsbedingte Mechanismen teilweise überlagert oder gar außer Kraft gesetzt werden.[474]

2. Tätertypen der Straßenverkehrsdelinquenz

Obschon sich generelle Entstehungsbedingungen herausarbeiten lassen, muss berücksichtigt werden, dass die jeweiligen Formen der Verkehrsdelinquenz in ihrem Unrechtsgehalt, ihrer Begehungsweise sowie Täterstruktur sehr unterschiedlich sein können. Folglich muss weiterführend nach spezifischen Motivationen bei den verschiedenen Deliktformen der Verkehrskriminalität gefragt werden, welche gewisse Typen von Verkehrstätern prägen und ergänzend zu den allgemeinen Erklärungsansätzen heranzuziehen sind. Im Gegensatz zu den Straftaten des „klassischen" Strafrechts liegt den typischen Verkehrsstraftaten mit Ausnahme des § 21 StVG regelmäßig keine Planung eines kriminellen Unrechts zugrunde.[475] Die Delikte werden vorwiegend entweder fahrlässig begangen oder der Tatentschluss entsteht aus einer unvorhergesehenen und meistens auch ungewohnten Situation heraus (wie bspw. bei § 142 StGB). Auch der Ausgangspunkt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis ist in vielen Fällen fremdbestimmt durch eine vorangegangene Führerscheinmaßnahme des Strafgerichts. Darüber hinaus erzielt der Täter bei den meisten Verkehrstaten keinen Gewinn im Sinne einer Beute. Die Verkehrsdelikte kennzeichnen sich als *Situationstaten*, bei denen Täter jeder Verkehrsteilnehmer sein kann. Freilich wird die Gefahr der Verwirklichung einer Verkehrsstraftat maßgeblich durch das jeweilige generelle Verhalten im Straßenverkehr beeinflusst. Im Durchschnitt handelt der Verkehrstäter indes weder aus krimineller Energie heraus, noch zeichnet er sich durch eine rechtsfeindliche Einstellung aus, sondern verhält sich im „sonstigen Leben" beanstandungsfrei.

Erkenntnisse zur Motivationslage bei Verkehrsstraftaten können nicht nur der Ursachenforschung, sondern auch der Bildung von Tätertypologien im Bereich der Verkehrskriminalität dienlich sein. So wenig es allerdings den typischen Kriminellen gibt, so wenig existiert ein typischer Verkehrsdelinquent.[476] Es handelt sich bei den Verkehrstätern um eine sehr heterogene Gruppe, die sich jeglichen Einordnungsversuchen stark widersetzt. Dennoch ist es ein altes Bestreben der Kriminologen, Ordnung in die Vielfalt der Erscheinungen zu bringen, das Gemeinsame herauszuarbeiten und Typologien zu ermitteln.[477] Die Erforschung der Motivationslage und von gewissen Tätertypen bei den jeweiligen Verkehrsstrafta-

---

[473] Siehe hierzu auch *Kölbel,* S. 162 ff.
[474] So *Weigend,* in: Kühne (Hrsg.), FS für Miyazawa, S. 549, 553.
[475] Siehe hierzu *Riedmeyer,* in: 40. VGT 2002, S. 270 f.
[476] *Schultz,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 495.
[477] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 440.

ten ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund sinnvoll, dass sich die vorliegende Untersuchung unter anderem der Effizienz von Sanktionen widmet. Wenngleich man grundsätzlich eine gute spezialpräventive Wirksamkeit der Sanktionierung von Verkehrsdelinquenten annimmt[478], wird vermutet, dass es besondere Verkehrstätergruppen gibt, bei denen die spezialpräventive Einwirkung versagt. Dies soll insbesondere für Alkoholtäter, Straßenverkehrsteilnehmer ohne Fahrerlaubnis oder Personen gelten, die spezialpräventiv wenig ansprechbar sind, weil sie sich generell wenig an soziale und rechtliche Normen halten und deshalb gehäuft sozial und strafrechtlich auffällig werden.[479] Nachfolgend sollen einige Gruppen von Straßenverkehrstätern typologisch beschrieben werden, die in der kriminologischen Literatur aufgeführt werden.[480] Freilich sind hierbei Überschneidungen zwischen den verschiedenen Typen möglich. Ferner ist bezüglich der Ursächlichkeit kriminogener Faktoren zu beachten, dass sich das Gewicht eines Einzelfaktors nicht allgemeingültig bestimmen lässt, dieser sich vielmehr nur zusammen mit zahlreichen anderen Faktoren auswirkt. Es gibt weder bei den Alkoholsündern des Straßenverkehrs noch anderswo einen einheitlichen Tätertyp.[481] Die Erkenntnisse zu den verschiedenen Typen von Verkehrsdelinquenten haben somit nicht den Anspruch der Allgemeingültigkeit, sondern höchstens indiziellen Charakter, so dass die folgenden Tätermerkmale – speziell in ihrer Kombination – auf einen gewichtigen Teil der Verkehrstäter nicht unbedingt zutreffen dürften.[482]

2.1 „Der flüchtige Täter" (§ 142 StGB)

Es gibt wohl kein anderes Verkehrsdelikt, das im vergleichbaren Umfang Thema zahlreicher Untersuchungen zu den Tat- und Tätermerkmalen sowie der Motivforschung war. Das Delikt der Verkehrsunfallflucht steht in der *„Spannung zwischen Rätselhaftigkeit und Selbstverständlichkeit"* einerseits, *„von seelischer Überforderung und niederträchtiger Gesinnung"* andererseits.[483] Sowohl in dogmatischer[484] als auch kriminologischer Hinsicht ist die Unfallflucht daher seit jeher kontroversen Diskussionen ausgesetzt.

Die Verkehrsunfallflucht gemäß § 142 StGB umfasst Taten mit sehr unterschiedlichem Unrechtsgehalt.[485] Bereits das Tatbestandsmerkmal „Unfall" bezieht

---

[478] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286; *Kölbel,* S. 249 f.; speziell für Alkoholstraftäter *Schöch,* in: Egg/Geisler (Hrsg.), Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, S. 111 ff.

[479] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286.

[480] Vgl. hierzu *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 440 ff.; *ders.,* DAR 1979, 145 ff.; *ders.,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 46 ff.

[481] *Schneble,* BA 1982, 385, 402.

[482] In diese Richtung gehend auch *Schneider,* Kriminelle Straßenverkehrsgefährdungen, S. 56; *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 167.

[483] *Schild,* in: NK StGB, § 142 Rn. 1; in diesem Sinne auch *Dohm,* Verkehrsdelinquenz, S. 70.

[484] Siehe hierzu oben *Kapitel 2, 2.2.*

[485] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 443; *ders.,* BA 1982, 356, 357; *ders.,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 49; so schon *Müller,* in: 2. VGT 1964, S. 160, 163.

sowohl den Parkplatzunfall mit unbedeutendem Sachschaden als auch den tödlich verlaufenden Unfall im Straßenverkehr ein. Kriminologische Untersuchungen zum Unfallgeschehen haben allerdings ergeben, dass der ganz überwiegende Teil der Unfallfluchten ausschließlich auf im ruhenden Straßenverkehr verursachten Sachschadensfällen beruht.[486] Ca. 90 % der Fluchtfälle sollen reine Sachschadensunfälle sein[487], wobei in Ballungsräumen mit Abweichungen nach oben und in ländlichen oder kleinstädtischen Bereichen mit Abweichungen nach unten zu rechnen sind[488]. Von diesen 90 % ereignen sich wiederum ca. 75-90 % im ruhenden Verkehr, so dass in bis zu 80 % der Fälle kein Geschädigter am Unfallort war.[489] Die Verkehrsunfallflucht wird vor allen Dingen von den situativen Bedingungen jedes Verkehrsgeschehens, insbesondere von der Fluchtmöglichkeit, stark beeinflusst.[490] Weiterhin nimmt die relative Häufigkeit der Unfallflucht mit der Schwere der Unfallfolgen kontinuierlich ab.[491] Die relativ seltene Erscheinung von Verkehrsunfallfluchtfällen mit Personenschaden lässt sich dadurch erklären, dass angesichts eines schwerverletzten Menschen dem potentiellen Täter die Flucht psychologisch erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht wird.[492] Gegenteiliges ist dagegen bei einem harmlosen Parkplatzunfall im ruhenden Verkehr zu vermuten, bei dem sich möglicherweise der Sachschaden des Unfallgegners sogar im Bagatellbereich bewegt. Auch handelt es sich hierbei meist um *„Situationen guter Fluchtmöglichkeit“*.[493]

Für die Ursachenfindung ist die Erforschung von *Motiven*, die zur Unfallflucht führen, von ausschlaggebender Bedeutung. Allerdings leidet die Motivforschung unter zahlreichen Problemen.[494] Denn die dafür heranzuziehenden Strafakten enthalten zu den „wahren“ Motiven – wenn überhaupt – nur spärliche Angaben, die sich wohl meist als bloße Schutzbehauptungen darstellen.[495] Ferner ist es nahezu ausgeschlossen, ein genaues Motiv herauszufiltern, da das Handeln des Täters meistens durch ein sog. Motivbündel bestimmt wird.[496] Gleichwohl haben

---

[486] *Bergermann,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 42 f.; *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 38 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 9.

[487] *Karl,* in: 41. VGT 2003, S. 200, 202; *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 40; *Laumann,* S. 105; *Kubatta,* S. 110; *Janiszewski,* DAR 1994, 1, 4.

[488] *Thirolf,* S. 93; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 9.

[489] *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 40; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 345; *Thirolf,* S. 93 f.

[490] *Kaiser,* Schriftenreihe der Polizei-Führungsakademie 1981, S. 174, 180.

[491] *Laumann,* S. 106 f.; *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 37 f.; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 344 f.; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 7; so auch *Kaiser, A.,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 62 f.; *Bergermann,* S. 45 f.; *Janski,* Multifaktorielle Untersuchungen über objektive Unfallbedingungen und Persönlichkeitsmerkmale des Unfallflüchtigen, S. 51 f.; *Pieper,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 47 ff.

[492] So auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 270.

[493] *Bergermann,* S. 44; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 270.

[494] Siehe hierzu *Laumann,* S. 27 f.; *Jost,* Multifaktorielle Untersuchungen über Handlungsabläufe und zur Motivation bei der Verkehrsunfallflucht, S. 97 f.; *Hauser,* BA 1989, 237 f.

[495] *Middendorff,* BA 1982, 356, 358; nach der Untersuchung von *Jost* (S. 116) sind die Einlassungen der Täter des § 142 StGB zu einem Anteil von 73,9 % bloße Schutzbehauptungen.

[496] *Kubatta*, S. 104; *Laumann,* S. 27 f.

sich in der kriminologischen Forschung einige Gruppierungen der einzelnen Motivationen herauskristallisiert.[497] Seit langem wird dabei vehement eine *Alkoholisierung* des unfallflüchtigen Täters als bedeutendstes Einzelmotiv zur Unfallflucht angesehen.[498] Dabei gilt der hohe Anteil alkoholisierter Täter des § 142 StGB als empirisch zuverlässig belegt.[499] Die Trunkenheit erhöht nicht nur die Unfallwahrscheinlichkeit, sondern fördert auch die Tendenz zur Unfallflucht.[500] Wenngleich die tatsächliche Alkoholquote nicht feststellbar ist, weil die Mehrzahl der Täter die Unfallstelle aus Gründen der Verdeckung ihres Alkoholkonsums verlässt, wird davon ausgegangen, dass die Hälfte aller Fluchtfälle mit Alkohol zumindest zusammenhängt.[501] Daher gilt die Unfallflucht gleichsam als *„verkapptes Alkoholdelikt"*[502], obschon neuere Studien darauf hindeuten, dass die Zahl der Trunkenheitsfahrten bei den Unfallfluchtfällen abgenommen hat[503]. *Lutz/Miltner* gelangen aufgrund ihrer Analyse gar zu dem Ergebnis, dass „unerlaubtes Entfernen vom Unfallort wohl *nicht mehr als typisches Alkoholdelikt* aufgefasst werden kann", auch wenn „es nach wie vor Überschneidungsbereiche" zwischen Taten nach § 142 StGB und einem vorangegangenen Alkoholeinfluss gibt.[504]

Als weiteres empirisch abgesichertes Motiv oder Motivbündel gilt neben der *„Angst vor Bestrafung"* (nicht nur wegen Alkoholisierung, sondern auch anderer Straftaten wie § 21 StVG[505]) die *„Vermeidung von Unannehmlichkeiten"* (z.B. Verlust des Schadensfreiheitsrabatts; berufliche Schwierigkeiten; Bequemlichkeit, Zeitdruck etc.).[506] Die aus der Sicht der Psychologie entscheidende Frage ist schließlich jedoch, ob ein Kraftfahrer nach einem Unfall überhaupt derart rationale Überlegungen über eine drohende Strafe, über Versicherungsschutz und ähnlichem anstellt.[507] Schon das Unfallereignis als solches führt zu einer Schreckreaktion, die psychologisch die Normalverfassung des Menschen erheblich beeinträch-

---

[497] Hierzu im Einzelnen *Kubatta,* S. 103 ff.; *Leipold,* S. 11 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 11 f.; *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 53 ff.; *Thirolf,* S. 87 ff.; *Bär,* in: 20. VGT 1982, S. 113, 114 ff.

[498] So bereits *Bark,* Ursachen der Verkehrsunfallflucht, S. 47; *Schwerdtner,* Unfallflucht unter Alkoholeinfluss, S. 21, S. 51; *Luff,* BA 1963, 126, 128; *Müller,* in: 2. VGT 1964, S. 160, 163; *Grosspietzsch,* Alkohol und Unfallflucht, S. 11 ff., S. 65.

[499] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 11; vgl. nur *Barbey,* BA 1992, 252, 258; *Brettel u.a.,* BA 1973, 137, 146; *Staak/Mittmeyer,* BA 1973, 310 f.

[500] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 11; vgl. im Einzelnen *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 49 f.

[501] *Laumann,* S. 103 f.; *Hauser,* BA 1982, 193, 195; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 11; *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 212; *Leipold,* S. 17; *Duttge,* JR 2001, 181, 182; *Bär,* in: 20. VGT 1982, S. 113, 116; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 274.

[502] So ausdrücklich *Hauser,* BA 1982, 193; zustimmend z.B. *Laumann,* S. 104; *Duttge,* JR 2001, 181, 182; *Mollenkott,* BA 1997, 180, 181; *Geppert,* Jura 1990, 78.

[503] *Lutze/Miltner,* BA 2004, 483, 488 f.; hierzu tendierend auch *Laumann,* S. 134; *Wetzels*, Bedingungen der Unfallflucht, S. 50, 130 f.

[504] *Lutze/Miltner,* BA 2004, 483, 490.

[505] *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 50 f.; *Krutein,* NZV 1989, 129, 130.

[506] Siehe im Einzelnen *Kubatta,* S. 104 ff.; *Bär,* in: 20. VGT 1982, S. 113, 116 ff.; *Leipold,* S. 15 ff.

[507] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 443; *Jost,* S. 97; vgl. hierzu auch *Laumann,* S. 22 ff.; *Duttge,* JR 2001, 181 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 12.

tigt.[508] Oftmals handelt es sich bei der Flucht vom Unfallort daher um ein eher unbewusst motiviertes Affektivdelikt.[509] Demzufolge wird in der kriminologischen Literatur auch vom *„asthenischen Affektdelikt"* gesprochen, das sich durch ein Augenblicksversagen, einem „archaischen Urtrieb" bzw. „übermächtigen, irrationalen Fluchttrieb" kennzeichne.[510] Es sei daher wahrscheinlich, dass dieser *„biologisch determinierte Selbstschutzmechanismus"*[511] durch rationale Motive nur verstärkt wird.[512]

Im Hinblick auf den „flüchtigen" Täter sind empirisch *keine spezifischen Tätermerkmale* belegbar.[513] Bei der Verkehrsunfallflucht soll es sich respektive um ein typisches *Massendelikt*[514] handeln, „das in allen Berufssparten, Bevölkerungsschichten und bei Angehörigen sämtlicher Bildungsschichten anzutreffen ist".[515] Statistische Untersuchungen belegen zwar, dass die Mehrzahl der Täter zur Altersgruppe der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren gehört.[516] Diese altersbedingte Belastung folgt indes nicht aus einer gesteigerten Neigung zur Unfallflucht für diese Altersgruppe, sondern ist Resultat mangelnder Fahrpraxis und einer erhöhten Risikobereitschaft junger Verkehrsteilnehmer.[517] Dementsprechend sind sie ohnehin überproportional stark an der Verursachung von Verkehrsunfällen beteiligt[518], wodurch die zahlenmäßigen Abhängigkeiten zwischen Unfallbeteiligung und Unfallflucht bei den einzelnen Altersklassen deutlich wird[519]. Insgesamt unterscheiden sich Unfallflüchtige in ihrer Altersverteilung nicht wesentlich von sonstigen Straftätern.[520] Auch der Anteil von Frauen soll etwa ihrem Anteil an den Verkehrsunfällen insgesamt entsprechen.[521] Vor dem Hintergrund der steigenden *„Präsenz der Frauen im Straßenverkehr"*[522] ist allerdings auch ihre Beteiligung an Taten nach § 142 StGB stetig angestiegen.[523] Mit zunehmender Partizipation am Straßenverkehr steigt naturgemäß das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden. Schließlich wurde in einigen (älteren) Untersuchungen eine verhältnismä-

---

[508] *Duttge,* JR 2001, 181, 183.
[509] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 12.
[510] So vor allem *Duttge,* JR 2001, 181, 186; in diesem Sinne auch *Middendorff,* BA 1982, 356, 359; *Zopfs,* in: Müko StGB, § 142 Rn. 17; vgl. auch *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 12.
[511] *Barbey,* BA 1992, 252, 260.
[512] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 12.
[513] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 10.
[514] Vgl. *Zopfs,* in: MüKo StGB, § 142 Rn. 15.
[515] *Duttge,* JR 2001, 181, 183; *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 10; *Middendorff,* BA 1982, 356, 362.
[516] *Laumann,* S. 120; so bereits *Bergermann,* S. 81; *Pieper,* S. 138; *Janski,* S. 60 f.; *Kaiser, A.,* S. 31; *Grosspietzsch,* S. 18 f.
[517] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 10.
[518] Zum Zusammenhang zwischen Alter und Verkehrsdelinquenz siehe sogleich Punkt *3.1.*
[519] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 275.
[520] *Barbey,* BA 1992, 252, 254.
[521] *Geppert,* in: LK StGB, § 142 Rn. 10; *Barbey,* BA 1992, 252, 254; so früher bereits *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 277; *Bergermann,* S. 72; ausführlich *Laumann,* S. 118 ff.
[522] Vgl. hierzu sogleich Punkt *3.2.*
[523] Siehe hierzu *Laumann,* S. 118 ff.

ßig hohe *Vorstrafenbelastung* der Fluchttäter ermittelt[524], die zwischen den Zahlen klassischer Kriminalität und denen reiner Verkehrskriminalität schwanke[525]. Hieraus wurde abgeleitet, dass sich die Verkehrsunfallflucht deutlich von der „reinen" Verkehrsdelinquenz abhebe und sich der allgemeinen Kriminalität annähere.[526] Diese hohe Vorstrafenbelastung wird sogar zum Teil heute noch als erwiesen hingestellt.[527] Neuere empirische Untersuchungen können jedoch deutlich niedrigere Anteile von Vorbestraften konstatieren.[528] Darüber hinaus war auch nach den Daten der StVS bei Verurteilungen wegen § 142 StGB im Jahr 2011 der Anteil von Personen mit früheren Verurteilungen eher gering (22 %).[529] Respektive wird in der modernen kriminologischen Literatur die Auffassung vertreten, dass es sich bei der Mehrzahl der Fluchttäter um „unauffällige und sozial vollwertige Durchschnittsbürger" handelt, die in einer Krisensituation wie dem Verkehrsunfall versagt haben.[530] Auch *Barbey* gelangt zu dem Ergebnis, dass sich unfallflüchtige und nicht-unfallflüchtige Straftäter in der Altersstruktur, in der Geschlechterverteilung sowie hinsichtlich ihrer Vorstrafenbelastung nicht voneinander unterscheiden.[531]

2.2 „Der Aggressionstäter" (§§ 240, 315 b, 315 c I Nr. 2 StGB)

Vor allem die Tatbestände der §§ 240, 315 b, 315 c I Nr. 2 StGB können als Indikatoren von Verkehrsgewalt und damit als Aggressionsdelikte im Straßenverkehr gelten.[532] Aggressive und rücksichtlose Verhaltensweisen sind im modernen Straßenverkehr keineswegs die Ausnahme[533] und scheinen innerhalb einer durch den Konkurrenzkampf geprägten Leistungsgesellschaft fast unvermeidlich[534]. Aggressives Fahren wird als störendes, Norm verletzendes Verhalten definiert, das sich als „rücksichtslos-egoistisch und instrumentell-aggressiv" beschreiben lässt.[535] Ursachen und Einflussgrößen für aggressives Verhalten sind mannigfaltig[536] und

[524] *Bark,* S. 22 ff. (36,7 %); *Bergermann,* S. 90 ff. (47,9 %); *Kaiser, A.,* S. 41 ff. (43,2 %); *Pieper,* S. 172 ff. (ca. 41-49 %); *Jost,* S. 31 ff. (44,7 %). Bei diesen Ergebnissen ist die teilweise unterschiedliche Messung der Vorstrafenbelastung zu beachten.

[525] *Middendorff,* BA 1982, 356, 361.

[526] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 279; *Bergermann,* S. 92, 98; *Kaiser, A.,* S. 44; vgl. auch *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 32.

[527] Vgl. etwa *Füllgrabe,* Kriminalistik 2007, 41, 42.

[528] *Laumann,* S. 132 (27,4 %).

[529] Eigene Berechnung nach *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 424, S. 452.

[530] *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 47.

[531] *Barbey,* BA 1992, 252, 257 f.

[532] *Kölbel,* S. 53; *Middendorff,* DAR 1979, 145, 154.

[533] *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 606; *Maag/Krüger,* Aggressionen im Straßenverkehr, S. 3, S. 7; vgl. zum Umfang rücksichtlosen Verhaltens im Straßenverkehr auch *Kölbel,* S. 45 ff.

[534] *Moser,* BA 1983, 465, 468.

[535] *Maag/Krüger,* S. 11; *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 607. Zu den verschiedenen Formen und Definitionen aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr vgl. umfassend *Maag/Krüger,* S. 9 ff.

[536] Vgl. die einzelnen Erklärungsansätze bei *Maag/Krüger,* S. 12.

werden durch eine Reihe von ungünstigen sozialen Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs (z.B. Anonymität, eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten) begünstigt.[537] Aus diesen objektiven Bedingungen der Verkehrssituation kann in Abhängigkeit von der Persönlichkeit des Fahrers eine Bereitschaft zu aggressivem Verhalten entstehen. Ein monokausaler Erklärungsansatz ist dabei nicht in der Lage, die uneinheitlichen Formen von Aggressionen und Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr hinreichend zu berücksichtigen.[538] Entscheidende Variablen und Faktoren für Fahrverhaltensmuster sind daher sowohl *Situations-* als auch *Personenmerkmale*.[539] Der einzelne Fahrer bewegt sich bei der Teilnahme am Straßenverkehr in einer sehr komplexen Umwelt, die durch das Verhalten anderer Fahrer, die Gestaltung der Straßenführung, die Bebauung der Straße und viele andere Variablen der physikalischen Umwelt (Witterungseinflüsse u.ä.) bestimmt wird.[540] Auch die gesteigerte Verkehrsdichte und die dadurch verursachte Vermehrung konfliktträchtiger Begegnungen sind als Einflussfaktor anzuführen.[541] Speziell das Autobahnnetz ist vielfach nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen und einen stressfreien Verkehr zu ermöglichen. Konsequenz ist, dass aggressives und „rowdyhaftes“ Verkehrsverhalten mit Verkehrsstärke und -dichte zunimmt.[542] In diesem Zusammenhang wird u.a. ein evolutionsbiologischer Erklärungsansatz diskutiert, wonach Menschen ein ausgesprochenes Territorialverhalten zeigen.[543] Bei der Teilnahme am Straßenverkehr wird das Auto als eine Erweiterung des eigenen Territoriums verstanden, das sich über die Ausmaße des Autos hinausstreckt und daher aufgrund der Verhältnisse im Straßenverkehr nahezu zwangsläufig verletzt wird. Überdies trägt vor allem das Entstehen von negativen Emotionen, wie Ärger und Wut aus frustrierenden Verkehrssituationen, erheblich zu aggressiven Fahrverhalten bei.[544] Ferner ist die technische Fortentwicklung der Kraftfahrzeuge zu berücksichtigen, so dass durch (scheinbar) sichere Fahrzeuge das Wahrnehmungsvermögen der Kfz-Führer und die Sensibilität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern beeinträchtigt werden.[545] Nicht zuletzt hat das eigene Auto einen ausgesprochen hohen Symbolwert, der mit steigendem Fahrzeugstatus zunimmt und zu einem Dominanzverhalten des Fahrers im Straßenverkehr

---

[537] Siehe hierzu bereits oben Punkt *1.*

[538] *Maag/Krüger,* S. 17.

[539] *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 607; *Maag/Krüger,* S. 17; *Kaiser,* in Eser u.a. (Hrsg.), FS für Salger, S. 55, 67.

[540] *Stephan,* in: 26. VGT 1988, S. 185, 196. Zu den verkehrssituativen sowie den Bedingungen im Verkehrsumfeld vgl. *Kölbel,* S. 190 ff.; *Schneider,* Kriminelle Straßenverkehrsgefährdungen, S. 90 ff.

[541] *Prasser,* in: 43. VGT 2005, S. 194, 195 f.; *Lohmann,* in: 26. VGT 1988, S. 165, 166; *Stephan,* in: 26. VGT 1988, S. 185, 196; *Kaiser,* in Eser u.a. (Hrsg.), FS für Salger, S. 55, 69.

[542] *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 607.

[543] *Maag/Krüger,* S. 13.

[544] *Maag/Krüger,* S. 14; *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 607.

[545] *Lohmann,* in: 26. VGT 1988, S. 165, 166.

führt.[546] Solche und weitere Faktoren können in der Zusammenschau mit individuellen Dispositionen und Persönlichkeitsmerkmalen Entstehungsbedingungen von Gewalt, Aggressivität und Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr sein und in der Konsequenz zu Verkehrsdelikten wie Nötigungen (§ 240 StGB) und kriminellen Straßenverkehrsgefährdungen (§ 315 c I Nr. 2 StGB) führen.

Es gibt eine Reihe von bestimmten Persönlichkeitseigenschaften, die ein aggressives Fahrerverhalten wahrscheinlich machen sollen.[547] Hierzu zählen z.B. eine erhöhte Frustrationsintoleranz, ein übersteigertes Geltungsbedürfnis oder das Sensation Seeking. Dennoch deutet die Verkehrssicherheitsforschung darauf hin, dass vor allem die jeweilige Verkehrssituation erheblichen Einfluss auf das konkrete Verhalten ausübt.[548] Dementsprechend verwundert es nicht, dass auch gemeinhin angepasste Personen an aggressiven Formen der Verkehrsdelinquenz beteiligt sind.[549] Ferner wird in soziodemographischer Hinsicht stets auf den dominanten Anteil jüngerer und männlicher Fahrer hingewiesen.[550] Für das Verhalten im Straßenverkehr ist es vor allem das Geschlecht, das im Zusammenhang mit aggressiven Episoden diskutiert wird.[551] Während Männer deutlich häufiger risikoreiche und aggressive Verhaltensweisen zeigen, fahren Frauen deutlich angepasster. Vergleichbar empirisch abgesichert ist die Korrelation des Altersfaktors mit den Auffälligkeitsvarianzen.[552] Junge Kraftfahrer fahren im Durchschnitt besonders unangepasst, was als Ausdruck einer fehlenden persönlichen Reife, von Abenteuerlust sowie von jugendlicher Risikobereitschaft und Leichtsinn zu werten ist.

2.3 „Der Alkoholtäter" (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB)

Alkoholtäter werden gemeinhin als wohl problematischste Tätergruppe im Bereich der Verkehrskriminalität angesehen.[553] Alkoholbedingte Verkehrsverstöße kennzeichnen sich nicht nur durch eine größere Vorwerfbarkeit und Vermeidbarkeit, sondern die Täter der alkoholbedingten Verkehrsdelikte sollen darüber hinaus zu einem hohen Anteil sozial auffällig und strafrechtlich vorbelastet sein.[554] Die bis-

---

[546] *Maag/Krüger,* S. 13.

[547] Vgl. hierzu *Maag/Krüger,* S. 16 f.; *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 606.

[548] *Maag/Krüger,* S. 17.

[549] Siehe hierzu *Kölbel,* S. 105 ff.

[550] *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 606 f.; *Maag/Krüger,* S. 3; *Kölbel,* S. 120 ff., 123 ff.; *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 443.

[551] *Maag/Krüger,* S. 12; siehe hierzu auch sogleich Punkt *3.2.*

[552] *Kölbel,* S. 123; siehe hierzu auch sogleich Punkt *3.1.*

[553] Täterklassifizierungen des Trunkenheitstäters finden sich z.B. bei *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 166 ff.; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 155 ff.; *Karstedt*, Normbindung und Sanktionsdrohung, S. 124 f.; *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 443; *ders.,* BA 1980, 259, 265.

[554] *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 147 ff.

herige täterbezogene kriminologische Forschung ist zu dem Ergebnis gelangt, dass speziell bei Trunkenheitstätern im Verkehr der Zusammenhang zwischen klassischer Kriminalität und Verkehrsdelinquenz besonders ausgeprägt sei.[555] Diese Beziehung komme darin zum Ausdruck, dass Vorbelastungen und soziale Auffälligkeiten weit in den Bereich der klassischen Kriminalität hineinreichen.[556] In ihrer Persönlichkeitsstruktur sollen sich vor allem wiederholt auffällige Trunkenheitstäter mehr den „klassischen" Kriminellen als den „normalen" Verkehrsteilnehmern gleichen.[557] In vielen (älteren) Untersuchungen[558] wurden enorme (allgemeine) Vorstrafenquoten der Alkoholtäter um die 50 % ermittelt.[559] Nach den Daten der StVS lag im Jahr 2011 der Vorbestraftenanteil der wegen Alkoholverkehrsdelikten (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) Verurteilten indes nur bei 30 %.[560]

Des Weiteren wird in der kriminologischen Forschung davon ausgegangen, dass unter den verurteilten Alkoholtätern weniger sog. *„trinkende Fahrer" (Gelegenheitstrinker)* als *„fahrende Trinker" (Problemtrinker)* vorhanden sind.[561] Demgemäß wird vermutet, dass sich der überwiegende Teil der Trunkenheitstäter aus Personen mit problematischen Trinkgewohnheiten, wenn nicht gar mit beträchtlichen Alkoholproblemen oder behandlungsbedürftigem Alkoholkonsumverhalten zusammensetzt.[562] Ein kleiner Teil dürfte sogar der Gruppe der suchtkranken Alkoholabhängigen zuzurechnen sein.[563] Entsprechende Anhaltspunkte lassen sich aus den Daten der Verkehrsunfallstatistik ziehen, nach denen im Jahr 2011 von allen nachweisbar alkoholisierten Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden 27 % eine BAK von über 2,0 ‰, weitere 46 % eine BAK zwischen 1,1-2,0 ‰ aufwiesen.[564] Nur 23 % der alkoholisierten Beteiligten hatten einen BAK-Wert von unter 1,1 ‰. Jedenfalls bei wiederholt auffälligen Trunkenheitstätern dürften nicht sel-

---

[555] *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 20; *Schöch,* NStZ 1991, 11, 12.

[556] *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 151 ff.; *Schneble,* BA 1982, 385, 404.

[557] *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 22.

[558] Vgl. die zusammenfassenden Übersichten bei *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 257 ff.; *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 129 ff.

[559] Vgl. etwa *Middendorff,* 600 Alkoholtäter, S. 27 ff.; *ders.,* in: Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 46; *ders.,* in: BA 1978, 95, 101; *ders.,* in: BA 1980, 259, 263 f.; *Krüger,* BA 1968, 141, 153 ff.; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 151 ff.; *Legat,* BA 1987, 391, 420 ff.; auf die hohe Vorstrafenbelastung hinweisend auch *Moser,* BA 1983, 465, 467; *Füllgrabe,* Kriminalistik 2007, 41, 42.

[560] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 424 ff., S. 452 ff. (eigene Berechnung); vgl. auch *Kapitel 7, 5.2.*

[561] *Schöch,* NStZ 1991, 11, 12; *Stephan,* BA 1988, 201 ff.; *ders.,* in: Egg/Geisler (Hrsg.), Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, S. 161 ff.; *Müller/Weiler,* BA 1987, 109 ff.; *Grüner/Bilzer,* BA 1985, 209 ff.; *Sömen,* ZVS 1988, 98 ff.; *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 128 ff.; *Egg,* BewHi 1996, 198, 202; *König,* in: LK StGB, § 316 Rn. 1.

[562] *Stephan,* BA 1988, 201, 203 f., 205 ff., 209 ff., 221, 225; *Müller/Weiler,* BA 1987, 109, 122.

[563] *Schöch,* NStZ 1991, 11, 12; *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 165.

[564] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2011, S. 24 (eigene Berechnung). Entsprechende Anteile ergeben sich auch für das Jahr 2010, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2010, S. 21.

ten Defekte in der soziokulturellen Persönlichkeit vorliegen[565], die nicht mit den üblichen „Denkzettel"-Sanktionen behoben werden können.[566] Daher wird der Alkoholtäter im Straßenverkehr zu einem beträchtlichen Anteil als höchst rückfallgefährdete Täterpopulation eingeschätzt[567], bei der die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts größtenteils versagen[568] bzw. der nur mit intensiveren spezialpräventiven Maßnahmen beizukommen sei[569].

Was die sonstigen Persönlichkeitsmerkmale angeht, wird durchgängig auf den besonders niedrigen Frauenanteil[570] sowie oftmals auf die hohe Belastung junger Verkehrsteilnehmer[571] hingewiesen.[572] Die sehr niedrige weibliche Beteiligung ist unter anderem auf das allgemeine Trinkverhalten sowie geschlechtsspezifische Risikoorientierungen zurückzuführen.[573] Faktoren, welche die Bereitschaft zur Alkoholfahrt erhöhen (z.B. Risikoverhalten, starker Alkoholkonsum, allgemeine Verkehrsverstöße, permissive Haltung der Freunde), sind bei Frauen im Durchschnitt wesentlich geringer vorhanden.[574] Dementsprechend werden Trunkenheitsfahrten auch nach wie vor als *„typische Männerdelikte"* bezeichnet.[575] Die vergleichsweise hohe Belastung junger Verkehrsteilnehmer resultiert unter anderem aus der geringen Fahr- und Trinkerfahrung, aber auch dem typischen Risikoverhalten und spezifischen Lebensstil junger Fahrer.[576]

Trunkenheitsfahrten haben ihre Ursachen in einer Kombination verschiedener Verhaltens-, Persönlichkeits- und biologisch assoziierter Risikofaktoren[577], so dass das Bedingungsgefüge der Alkoholfahrt äußerst komplex ist.[578] Die Häufigkeit von Alkoholfahrten ist objektiv abhängig von der Region, der Tageszeit, dem

---

565 *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 259; *Göppinger,* Kriminologie 1997, S. 599.

566 *Schöch,* NStZ 1991, 11, 12; *König,* in: LK StGB, § 316 Rn. 1.

567 *Kunkel/Menken,* BA 1978, 431; *Kunkel,* BA 1978, 450, 451 f.

568 *Stephan,* BA 1988, 201, 204, 219 f.

569 *Schöch,* NK 2001, 28, 30.

570 Vgl. nur *Middendorff,* 600 Alkoholtäter, S. 22; *ders.,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 9, 12; *Krüger,* BA 1968, 141, 146; *Legat,* BA 1987, 391, 414; *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 26; *Krüger/Vollrath,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 33, 41.

571 Z.B. *Middendorff,* 600 Alkoholtäter, S. 23; *Krüger,* BA 1968, 141, 149. Zu Recht weist indes *Schöch* auf die „breitere Altersstreuung" hin, vgl. *Schöch,* NStZ 1991, 11, 12; *ders.,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 149.

572 Vgl. hierzu im Einzelnen *Kapitel 6, 2.1.1* und *2.2* sowie sogleich Punkt *3.1* und *3.2.*

573 *Glitsch,* S. 20 f.; *Karstedt,* S. 119.

574 *Hilsenbeck,* Die Alkoholfahrt junger Verkehrsteilnehmer, S. 128 ff.

575 So etwa *Schöch,* NStZ 1991, 11, 12; *ders.,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 149; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 251.

576 siehe hierzu sogleich Punkt *3.1*; vgl. auch *Glitsch,* S. 21; *Karstedt,* S. 120 ff.

577 *Laux/Brunnauer,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 599, 611.

578 Vgl. zu den Bedingungen und Ursachen der Alkoholfahrt im Einzelnen *Hilsenbeck,* S. 25 – 59; *Löbmann u.a.,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 59 – 85; *Dünkel u.a.,* NK 2001, 32, 34 f.; *Glitsch u.a.,* in: Egg/Geisler (Hrsg.), Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, S. 127 ff.; *Müller*, Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 169 ff.

Alter und dem Geschlecht des Fahrers.[579] Weitere Bedingungen sind – neben rein situativen Momenten – aus psychologischer Sicht vornehmlich im Bereich moralischer Standards und des sozialen Umfelds zu suchen.[580] Hierbei konnte belegt werden, dass Alkoholfahrer eine permissivere Haltung gegenüber Alkohol im Straßenverkehr aufweisen.[581] Dabei tragen die individuellen Moralvorstellungen und sozialen Normen neben dem individuellen Alkoholkonsum am meisten zur Erklärung von Alkoholfahrten bei.[582] Auch internationale Befragungsstudien zum Thema „Fahren unter Alkohol" belegen, dass die Gründe für normkonformes Verhalten primär in der Normakzeptanz und im sozialen Umfeld zu finden sind.[583] Weitere Studien weisen zudem auf einen hohen Zusammenhang zwischen Fahren unter Alkohol und allgemeiner krimineller Neigung hin.[584] Nach *Hilsenbeck* lassen sich drei relevante Größen für das Bedingungsgefüge der alkoholisierten Verkehrsteilnahme erkennen:[585] Faktoren im Bereich des allgemeinen Verhaltens und der Persönlichkeit (z.B. hohe Mobilität, starker Alkoholkonsum, geringe moralische Bewertung von Fahren unter Alkohol, hohe persönliche Risikobereitschaft), Faktoren im Bereich der informellen sozialen Kontrolle (z.B. das Ausmaß permissiver Einstellungen im Freundeskreis gegenüber Fahren unter Alkohol) und Faktoren im Bereich der formellen strafrechtlichen Sozialkontrolle (Intensität des Verfolgungsdrucks bzw. subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit).

2.4 „Der Fahrlässigkeitstäter" (§§ 222, 229 StGB)

Ursachen für fahrlässige Körperverletzungen und Tötungen im Straßenverkehr sind vielschichtig und können ihren Ursprung sowohl in der Person des Verkehrsteilnehmers als auch der konkreten Verkehrssituation haben. Vor allem bei diesen Taten kommt vorwiegend die *„potentielle Deliktsituation"* im Straßenverkehr zum Ausdruck. Es kann vom Zufall abhängen, ob eine Unachtsamkeit bei der Teilnahme am (motorisierten) Straßenverkehr zu einem tatbestandlichen Erfolg i.S.d. §§ 222, 229 StGB führt oder nicht. Ferner entstehen Unfälle im Wesentlichen durch Überforderungssituationen[586] oder Leichtsinn und nicht durch besondere kriminelle Intensität.[587] Täter der §§ 222, 229 StGB im Straßenverkehr sind demnach typologisch kaum einzuordnen.[588] Freilich stehen auch bei fahrlässigen Verhaltensweisen Motive im Hintergrund, die zur Tat, etwa zu einer vorsätzlichen

[579] *Löbmann u.a.,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 59, 61 f.
[580] *Löbmann u.a.,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 59.
[581] *Löbmann u.a.,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 59, 77 f., 84 f.
[582] *Dünkel u.a.,* NK 2001, 32, 34; vgl. auch *Hilsenbeck,* S. 25.
[583] *Schöch,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 161 ff.; *Hilsenbeck,* S. 25 f.
[584] *Legat,* BA 1987, 391 ff.; vgl. auch *Hilsenbeck,* S. 26 f.
[585] *Hilsenbeck,* S. 34.
[586] Siehe hierzu auch *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 65 ff.
[587] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 219.
[588] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 445; *ders.,* DAR 1979, 145, 155; *ders.,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 54.

Verkehrsübertretung und allgemein verkehrswidrigen Verhalten, Veranlassung gegeben haben. Jedoch können diese Beweggründe so verschiedenartig sein, dass sich eine Verallgemeinerung verbietet.[589] Allgemein soll es sich bei der Mehrzahl der Täter um ansonsten „sozial unauffällige“ Personen handeln, die größtenteils nicht vorbestraft sind.[590] Es scheint überhaupt so zu sein, dass wesentliche Ursachen dieser Kriminalitätsform in psychischen Minderleistungen (z.B. falsches Einschätzen von Geschwindigkeiten, unrichtige Beurteilung von Entfernungen, Konzentrationsmängel etc.) und weniger in sozialen Defiziten der betroffen Person zu finden sind.[591] Hervorzuheben ist zuletzt noch die *Risikogruppe* der *Fahranfänger*, die das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr aufweist. Im Jahr 2011 wurde fast jeder vierte Unfall mit Personenschaden, bei dem ein Pkw-Fahrer der Hauptverursacher war, von einem 18- bis 24-Jährigen verursacht.[592] Faktoren hierfür sind mangelnde Fahrpraxis, aber auch jugendlicher Leichtsinn und Risikobereitschaft.[593]

2.5 „Der Täter ohne Fahrerlaubnis“ (§ 21 StVG)

Unter den Tätern des Fahrens ohne Fahrerlaubnis muss unter kriminologischen Gesichtspunkten zwischen zwei Typen differenziert werden:[594] Einerseits gibt es die Täter, die noch nie über eine Fahrerlaubnis verfügten, es jedoch nicht erwarten können, am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen. In diese Kategorie fallen vorwiegend Jugendliche, die aufgrund ihres Alters noch keine Fahrerlaubnis erwerben konnten, so dass der legale Weg zum Führen eines Kraftfahrzeugs zunächst versperrt ist. Die hohe gesellschaftliche Wertschätzung von Kraftfahrzeugen, die damit verbundene Mobilität und Geschwindigkeit üben aber insbesondere auf Jugendliche eine große Anziehungskraft aus, so dass es zu Delikten „rund ums Kfz“, wie dem Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. den sog. „Ritzel“-Fällen[595], kommt.[596] Wenngleich das Fahren ohne Führerschein bei Jugendlichen sehr weit verbreitet ist[597], führt nur ein gewisser Teil derartiger Vergehen zu einer justizförmigen Reaktion. Erhält der Jugendliche später den Führerschein, fällt der Anlass

---

[589] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 214.

[590] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 445. Nach den Daten der StVS waren im Jahr 2011 nur 20,4 % der wegen §§ 222, 229 StGB im Straßenverkehr Verurteilten vorbestraft, vgl. *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 424, S. 452 (eigene Berechnung).

[591] In diesem Sinne auch *Hartmann,* in: Melnizky/Müller (Hrsg.), FS für Pallin, S. 125, 127.

[592] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle von 18- 24-Jährigen im Straßenverkehr 2011, S. 10.

[593] Siehe hierzu sogleich umfassend Punkt *3.1.*

[594] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 445; in diesem Sinne auch *Koch,* DAR 1971, 35, 36; *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 30.

[595] Technischen Veränderungen an Mofas oder Kleinkrafträdern, die dann zur Fahrerlaubnispflicht führen, vgl. *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 246.

[596] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 287; *Stephan*, in: Lempp u.a. (Hrsg.), Forensische Psychiatrie und Psychologie des Kindes- und Jugendalters, S. 290, 292.

[597] *Kaiser,* Schriftenreihe der Polizei-Führungsakademie 1981, S. 174, 185; *Krutein,* NZV 1989, 129, 130.

zum Fahren ohne Fahrerlaubnis fort. Die kriminelle Intensität war eher gering und es bleiben keine nachteiligen Folgen.[598] Zweifellos stellt sich auch hier die empirische Frage, ob es sich um einen spezifischen Tätertypus handelt, der ansonsten sozial gut integriert ist und strafrechtlich nicht weiter auffällt, oder aber überwiegend um Jugendliche, die aus einer allgemeinen sozialen Auffälligkeit heraus unter anderem auch Verkehrsdelikte begehen.[599]

Als kriminologisch besonders bedeutsam ist der zweite Tätertypus des § 21 StVG zu werten, der sich dadurch kennzeichnet, dass er ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr trotz vorläufiger oder endgültiger Fahrerlaubnisentziehung oder entgegen eines auferlegten Fahrverbotes führt.[600] Hierbei verstößt der Täter nicht nur vorsätzlich gegen das Gesetz, sondern ignoriert wissentlich eine gerichtliche Entscheidung. Vermutlich weisen derartige Täter gegenüber solchen, die noch nie eine Fahrerlaubnis hatten, eine höhere kriminelle Energie auf. Hierzu korrespondierend wird für sie eine „allgemeine kriminelle Neigung" und hohe Vorstrafenbelastung angenommen.[601] Wiederholtes und längeres Fahren ohne Fahrerlaubnis ist also durchaus ein Indiz für eine grundsätzlich negative Einstellung gegenüber strafgesetzlichen Werten und Normen. Primär diese Tätergruppe läuft Gefahr, in einen Teufelskreis immer höher werdender Strafen und immer länger werdender Sperrfristen zu geraten.[602] Durch wiederholte verkehrsrechtliche Auffälligkeit konnten sie von Anfang an keine Fahrerlaubnis erwerben oder sie wurde ihnen für längere Zeit entzogen, so dass eine legale Teilnahme am Straßenverkehr ausgeschlossen ist. So müsste sich die nahezu automatische Eskalation der Sperrfristlänge sehr negativ auf die Legalbewährung auswirken.

Schließlich dürfte sich ebenfalls kriminalitätsfördernd auswirken, dass Taten nach § 21 StVG typische Kontrolldelikte sind, bei denen die verkehrswidrige Handlung regelmäßig nicht offen zutage tritt. Der Täter wird daher im Zuge einer Kosten-Nutzen-Analyse zumeist zu dem Ergebnis gelangen, dass die Aufdeckung seiner Tat unwahrscheinlich ist.

2.6 Der allgemein Kriminelle und „auch Verkehrstäter"

Schließlich gibt es natürlich eine Reihe von Tätern, die aus einer allgemeinen sozialen Auffälligkeit heraus immer wieder straffällig werden und daher eben auch Delikte aus dem Bereich der Verkehrskriminalität begehen.[603] Aus der generell

---

[598] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 445.
[599] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 287.
[600] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 445.
[601] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 445; vgl. auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 231; *Müller,* Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz, S. 30 f. Nach den Daten der StVS waren im Jahr 2011 61 % der wegen § 21 StVG Verurteilten vorbestraft, vgl. *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 426, S. 454 (eigene Berechnung).
[602] *Seiler,* Fahen ohne Fahrerlaubnis, S. 164 f.; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 293.
[603] *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 19 ff.; *ders.,* DAR 1979, 145, 150 f.

vorhandenen kriminellen Neigung resultiert hier die Entstehung von Verkehrsdelinquenz. Die in der Begehung von Straftaten zum Ausdruck kommende Missachtung der Rechtsordnung findet bei diesen Tätern also lediglich ihre Fortsetzung im Straßenverkehr. Hierbei handelt es sich mithin nicht um den „reinen" Verkehrsdelinquenten, sondern um einen „polytropen" Straftäter[604]. Falls derartige Täter Verkehrsdelikte begehen, sind es zumeist nicht solche, die aus der potentiellen Deliktsituation des Straßenverkehrs erwachsen, sondern die ein gewisses Maß an gesteigerter krimineller Energie verlangen (z.B. das Fahren ohne Fahrerlaubnis). Diese „polytropen" Straftäter, deren kriminelle Aktivität sich relativ unspezialisiert im häufigen Wechsel gegen verschiedene Rechtsgüter richtet, sind für den Straßenverkehr besonders gefährlich.[605]

3. Straßenverkehrsdelinquenz nach Alter, Geschlecht und Nationalität

Abschließend geht es um die kriminologischen Zusammenhänge der persönlichen Merkmale Alter, Geschlecht und Nationalität mit der Straßenverkehrskriminalität. Dabei werden sowohl die zu beobachtenden Zusammenhänge beschrieben als auch die Gründe für diese Zusammenhänge eingehend erläutert.

3.1 Alter und Straßenverkehrsdelinquenz

Das Alter stellt eine zentrale kriminologische Variable dar, die wesentlichen Einfluss auf die Kriminalität ausübt. Dabei gehört die Beobachtung, dass sich vor allem Jugendliche und Heranwachsende abweichend verhalten, nicht nur zu den am besten abgesicherten Befunden der Kriminologie[606], sondern ist darüber hinaus ein „weitgehend raum- und zeitunabhängiges" Phänomen.[607] Die erhöhte Delinquenzbelastung ist vorwiegend mit den psychologischen und soziologischen Besonderheiten der Jugendphase zu erklären.[608] Gleichzeitig ist es eine gesicherte kriminologische Erkenntnis, dass die Kriminalität mit dem Alter konstant abnimmt.[609] Im Ergebnis kann Jugendkriminalität mithin als „normal" bezeichnet werden und bedeutet keinen Einstieg in eine kriminelle Karriere. Es handelt sich

---

[604] Vgl. hierzu *Füllgrabe,* Kriminalistik 2007, 41 ff.; *Weinand/Undeutsch*, BewHi 1996, 99, 108 f.

[605] *Füllgrabe,* Kriminalistik 2007, 41, 42.

[606] *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 8, Rn. 53 ff.; *Neubacher,* Kriminologie, S. 63; *Killias u.a.,* Grundriss der Kriminologie, Rn. 501; *Heinz,* ZStW 114, 519, 538. Statistisch ist jeder fünfte in der PKS registrierte Tatverdächtige im Jugendlichen- oder Heranwachsendenalter, bei einem Bevölkerungsanteil (ab 8 Jahre) dieser Altersgruppen von 7,7 %, *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 87, 114.

[607] *Neubacher,* Kriminologie, S. 63; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 357.

[608] Vgl. dazu im Einzelnen *Dölling,* in: Schneider (Hrsg.), Internationales Handbuch der Kriminologie, S. 469, 491 ff.; *Eifler,* in: Dollinger/Schmidt-Semisch (Hrsg.), Handbuch Jugendkriminalität, S. 159, 163 ff.; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 479 ff.

[609] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, S. 52; *Neubacher,* Kriminologie, S. 63 f., S. 70.

vielmehr um einen Alterseffekt und nicht, wie vielfach angenommen, um eine Störung oder ein Erziehungsdefizit. In der kriminologischen Literatur umschreibt man dieses Phänomen als *„Normalität, Ubiquität und Episodenhaftigkeit von Jugendkriminalität“*.[610] Die meisten Jungendlichen wachsen aus der Jugenddelinquenz, in der sie hineingeraten sind, wieder heraus (sog. *„Ageing-out-Effekt“)*[611]. Die kriminologische Dunkelfeldforschung konnte sogar belegen, dass dieses „Herauswachsen“ aus der Kriminalität regelmäßig ein quasi automatischer Prozess ist, der allenfalls unter dem korrigierenden Einfluss des sozialen Umfeldes, aber jedenfalls ohne den Kontakt mit Polizei bzw. Staatsanwaltschaft oder gar infolge einer strafgerichtlichen Aburteilung geschieht (sog. „Spontanbewährung“ oder „Spontanremission“).[612] Der Zusammenhang zwischen Alter und Kriminalität wird dabei typischerweise in Form einer *„Age-crime-Kurve“* dargestellt, die sich durch einen steilen Anstieg, dessen Gipfelpunkt der kriminellen Aktivität in jungen Jahren erreicht wird, auszeichnet, bevor die Kurve zunächst deutlich abfällt, um dann im weiteren Verlauf allmählich abzusinken und auszulaufen.[613] Die allgemeine Abnahme der Kriminalität mit zunehmendem Alter folgt also einer umgekehrt J-kurvenförmigen Verteilung.[614] Vergleicht man die „Age-crime-Kurve“ über mehrere Jahre und lässt zudem eine internationale Perspektive einfließen, zeigt sich immer wieder ein sehr ähnlicher Verlauf der „Alterskurve des Verbrechens“, welcher unabhängig von politischen und sozialen Umständen ist.[615]

Wenn im Jugendalter schon allgemeine Kriminalität, zumindest des minderschweren Bereichs, als ubiquitär und normal gilt, so trifft dies natürlich auch nicht zuletzt im Bereich des Straßenverkehrsverhaltens zu.[616] Der Erwerb der Fahrerlaubnis erfolgt regelmäßig in einem Lebensalter, in dem die Entwicklung der Persönlichkeit noch in vollem Gange ist und risikoreiches Verhalten im Straßenverkehr begünstigt. Die alters- oder rollenspezifische Unsicherheit und Konfliktträchtigkeit trifft mit dem beginnenden Erwerb der Erfahrung durch aktive Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zusammen.[617] Im Hinblick auf die Straßenverkehrsdelinquenz kann jedoch eine gewisse „Verschiebung der Anteile“ jugendlicher und heranwachsender Täter festgestellt werden.[618] Bei Betrachtung der Ver-

[610] *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 48; *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, S. 51 ff.

[611] Vgl. *Neubacher,* Kriminologie, S. 65.

[612] *Boers u.a.,* NK 2010, 58, 60; *Heinz,* Kriminelle Jugendliche, S. 19; *Neubacher,* Kriminologie, S. 65; *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 51; *Schwind,* Kriminologie, § 3 Rn. 28.

[613] *Neubacher,* Kriminologie, S. 63 f.; vgl. dazu auch unten z.B. *Schaubilder 6.9* und *6.10* im Rahmen von *Kapitel 6, 2.1.*

[614] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, S. 52; *Keßler,* BewHi 2005, 131, 132, 138.

[615] *Harrendorf,* S. 40; *Heinz,* Kriminalität von Deutschen nach Alter und Geschlecht, S. 27 ff.; *ders.,* Kriminelle Jugendliche, S. 17 f.; *Neubacher,* Kriminologie, S. 64; *Killias u.a.,* Grundriss der Kriminologie, Rn. 529; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 480, insbesondere Schaubild 5-1; PSB II, S. 357.

[616] *Kaiser,* BA 1978, 65, 67.

[617] *Kaiser,* BA 1978, 65, 66; *Stephan*, in: Lempp u.a. (Hrsg.), Forensische Psychiatrie und Psychologie des Kindes- und Jugendalters, S. 290, 292.

[618] *Eisenberg,* Kriminologie, § 48 Rn. 4 und Schaubilder 12, 13.

urteiltenanteile der jeweiligen Altersgruppen nach den Daten der StVS[619] ergibt sich, dass Verkehrsdelikte zu 2,4 % durch Jugendliche, zu 7,4 % durch Heranwachsende und zu 90,2 % durch Erwachsene verwirklicht werden. Bei den sonstigen Delikten ergeben sich dagegen Anteile von 7,4 % (Jugendliche), 10 % (Heranwachsende) und 82,6 % (Erwachsene). Diese Werte machen deutlich, dass die Erlangung der Fahrerlaubnis eine deutliche Zäsur darstellt.[620] Erst mit Erteilung der Fahrerlaubnis primär ab 18 Jahren[621] und der dadurch eröffneten Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr steigen auch die Möglichkeiten zur Begehung entsprechender Straftaten.

Trotz einer gewissen Sonderstellung der Straßenverkehrsdelinquenz sind grundsätzlich ähnliche Ergebnisse zum Zusammenhang von Alter und Deliktbelastung zu erwarten wie für die Kriminalität im Allgemeinen.[622] Vor dem Hintergrund der These „potentieller Deliktbegehung" könnte man allerdings bei einigen Delikten zumindest eine gewisse Gleichverteilung erwarten, weil im Straßenverkehr theoretisch für jeden, und somit auch altersunabhängig, das gleich hohe Risiko der Deliktverwirklichung besteht. Allerdings müssen bei derartigen Annahmen der Einfluss der altersentsprechenden Verkehrsleistung und die damit einhergehende Verkehrserfahrung sowie die jeweilige Verkehrsunfallbelastung berücksichtigt werden. Wäre allerdings jedermann in der gleichen Weise potentieller Straßenverkehrsdelinquent, so läge es zumindest nahe, dass die Altersverteilung der Straßenverkehrstäter eine gewisse Affinität zu jener der Straßenverkehrsteilnehmer erkennen ließe.[623] Diejenigen Personen also, die häufiger am Straßenverkehr partizipieren, müssten eigentlich aufgrund ihrer höheren Deliktchancen absolut gesehen auch in größerem Umfang straffällig werden. Gleichwohl dürfte sich in der altersbedingten Deliktbelastung die Risikogruppe der Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren hervortun, die im Straßenverkehr die gefährlichsten Straßenverkehrsteilnehmer stellen. Die Heranwachsenden und sogenannten Jungerwachsenen sind nicht nur allgemein sehr stark mit Straßenverkehrsdelikten belastet, sondern auch besonders häufig für die schweren, d.h. die sogenannten unfallträchtigen Straßenverkehrsstraftaten verantwortlich.[624] Ein Grund dafür ist, dass risikoreiches Verhalten primär auf junge Menschen eine besondere Faszination aus-

---

[619] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 25 (eigene Berechnung).

[620] *Meier, u.a.,* Jugendstrafrecht, S. 69; *Dölling,* in: Schneider (Hrsg.), Internationales Handbuch der Kriminologie, S. 469, 482; *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 36.

[621] Seit 2005 besteht die gesetzlich geregelte Möglichkeit des Führerscheinerwerbs ab 17 Jahren bei Begleitung durch einen erfahrenen Erwachsenen, sog. „begleitendes Fahren" nach § 48 a FeV. Zudem können die Fahrerlaubnisklassen T, M, S, L bereits ab 16 Jahren erworben werden, vgl. dazu im Einzelnen *Kalinowska u.a.,* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 7 ff.

[622] *Weinand/Undeutsch*, BewHi 1996, 99, 109; hierzu im Einzelnen unten *Kapitel 6, 2.1.*

[623] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 293.

[624] *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 35 f.; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 171, S. 293 ff.

übt.[625] Gerade Jugendlichen und Heranwachsenden fehlt im Straßenverkehr der Überblick über die Gesamtsituation, ihr Verhalten ist spielerisch und verrät Leichtsinn, Unbekümmertheit und Lust zum Risiko.[626] Konsequenz ist, dass statistisch gesehen ihre Verurteiltenziffer bei der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Körperverletzung im Straßenverkehr dreimal so hoch ist wie bei der Gruppe der 25- bis 40-Jährigen.[627] Gleichermaßen kann die Unfallforschung die Risikogruppe der 18- bis 24-jährigen Straßenverkehrsteilnehmer aufgrund deren überproportional hohen Unfallrisikos belegen.[628] Die besondere Gefährdung der jungen Verkehrsteilnehmer wird besonders deutlich, wenn man ihren Anteil an der Bevölkerung und ihren Fahrleistungsanteil hinzuzieht. So trugen im Jahr 2011 die Pkw-Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren in 23 % der Fälle die Hauptschuld an Unfällen mit Personenschaden[629], obwohl Personen dieser Altersgruppen nur ca. 9 % der Pkw-Fahrleistungen erbringen[630] sowie ihr Bevölkerungsanteil bei lediglich 8,1 % liegt[631]. In der Forschung herrscht weitgehend Einigkeit darüber, dass die hohe Unfallbeteiligung junger Fahranfänger durch das Zusammenwirken einer ganzen Reihe von ungünstigen Einflüssen bedingt wird, die von überdauernden persönlichkeitsspezifischen Verhaltensstilen bis hin zur letzten konkreten – teilweise auch durch zufällige Umstände bedingten – objektiven Unfallursache reichen.[632] Als die bedeutsamsten Einflussbedingungen werden zumeist zusammenfassend die Risikofaktoren „Jugendlichkeitsrisiko und jugendspezifisches Risikoverhalten", „geringe Fahrerfahrung" bzw. „Anfängerrisiko" sowie „jugendspezifisches Mobilitätsverhalten und Risikoexposition" angeführt.[633]

Eine andere in der verkehrspolitischen Diskussion oft hervorgehobene Risikogruppe sind die so genannten *Senioren im Straßenverkehr*.[634] Wenngleich die über 60-Jährigen „nur" zu 10 % der gesamten verurteilten Straßenverkehrskriminalität beitragen[635], kommt den Straßenverkehrsdelikten innerhalb dieser Altersgruppe

[625] *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 443.

[626] *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 41.

[627] Eigene Berechnung nach *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45 und S. 486.

[628] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle von 18- 24-Jährigen im Straßenverkehr 2011, S. 5 ff.

[629] Eigene Berechnung nach *StatBA (Hrsg.),* Verkehrsunfälle 2011, S. 126.

[630] *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 9.; *ders. (Hrsg.),* MiD: Ausgewählte Ergebnisse, S. 20 f. Die Pkw-Fahrleistungen sind in den mittleren Altersgruppen zwischen 30 und 60 Jahren mit Abstand am höchsten. Auf sie entfallenen ca. zwei Drittel der Pkw-Fahrleistungen.

[631] *StatBA (Hrsg.),* Fachserie 1: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 1.3: Bevölkerungsfortschreibung 2011, S. 17.

[632] *Kroj/Schulze,* Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer, S. 21, 22 ff.; *Krüger,* in: 48. VGT 2010, S. 271, 272.

[633] Zu diesen Risikofaktoren siehe *Krampe,* S. 17 ff.; *Krüger,* in: 48. VGT 2010, S. 271, 272; *Hurrelmann,* in: BASt (Hrsg.), Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen", S. 12 ff.

[634] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 323; *Meier,* in: Queloz u.a. (Hrsg.), Strassenverkehr, Auto und Kriminalität, S. 33, 39 f.

[635] Auch an Unfällen mit Personenschaden sind alte Menschen unterproportional beteiligt, was in weiten Teilen an deren geringerer Verkehrsteilnahme als Fahrzeugführer liegt, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2011, S. 5.

erhebliche Bedeutung zu:[636] So erfolgten im Jahr 2011 in der Altersgruppe ab 60 bis 70 Jahren 36,1 % aller Verurteilungen, in der Altersgruppe ab 70 Jahre und älter 54,8 % aller Verurteilungen wegen Straftaten im Straßenverkehr. Die Kriminalität der Älteren wird demnach ganz erheblich von der Verkehrsdelinquenz bestimmt.[637] Angesichts relativ hoher formeller Verurteilungszahlen dürfte es sich dabei nicht nur um Bagatellverstöße handeln.[638] Es liegt der Schluss nahe, dass verminderte physische und psychische Leistungskraft eine wesentliche Ursache für die hohe Belastung darstellt.[639] Eine gewisse Überforderung aufgrund altersbedingter physischer und psychischer Leistungsminderung älterer Verkehrsteilnehmer, die Fahrfehler begünstigen, kann schon aufgrund der Komplexität und Schnelligkeit des fließenden Straßenverkehrs nicht von der Hand gewiesen werden. Zu dieser Vermutung korrespondiert die Tatsache, dass sich die verurteilte Straßenverkehrsdelinquenz bei den über 60-jährigen zu 53 % aus Straftaten nach §§ 142, 229 StGB zusammensetzt.[640] Die Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss betreffen hingegen „nur" 34,3 % der straßenverkehrsspezifischen Verurteilungen, was ein vergleichsweise niedriger Wert ist, wenn man sich die Struktur der Verkehrskriminalität insgesamt vergegenwärtig.[641] Auch die in der Verkehrsunfallstatistik ausgewiesenen Unfallursachen deuten eher auf altersbedingte Einschränkungen der Wahrnehmungsfähigkeit als auf leichtsinniges Verhalten hin.[642]

3.2 Geschlecht und Straßenverkehrsdelinquenz[643]

Immer wieder stößt man auf die pauschale These: „Kriminalität ist Männersache".[644] Seit Kriminalität als Massenphänomen wahrgenommen und statistisch erfasst wird, sind Frauen in der Tat deutlich weniger an Kriminalität beteiligt als Männer.[645] Dabei gilt die kriminologisch gesicherte Tatsache, dass Kriminalität ein primär männliches Phänomen ist, für die Straßenverkehrskriminalität noch weit-

---

[636] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 25.

[637] In diesem Sinne auch *Kürzinger,* Kriminologie, S. 213; vgl. dazu bereits *Kahl,* Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen, S. 52 ff.; *Keßler,* Straffälligkeit im Alter, S. 83 ff.; *Laubenthal,* in: Schneider u.a. (Hrsg.), FS für Manfred Seebode, S. 499, 502 f.

[638] *Laue,* ForensPsychiatr PsycholKriminol 2009, S. 179, 187.

[639] *Eisenberg,* Kriminologie, § 48 Rn. 36; *Himmelreich,* NZV 1992, 169, 170; *Laubenthal,* in: Schneider u.a. (Hrsg.), FS für Manfred Seebode, S. 499, 503; *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 43 f.; vgl. dazu auch *Keßler,* Straffälligkeit im Alter, S. 86; zu möglichen Ursachen für Straßenverkehrsdelinquenz im Alter vgl. *Kahl,* Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen, S. 161 ff.

[640] Berechnet nach *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45 ff.

[641] Insgesamt betreffen Straßenverkehrsdelikte mit Alkoholeinfluss 48,3 % aller Verurteilungen im Zusammenhang mit Straßenverkehrsstraftaten, vgl. *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 45 ff.

[642] Vgl. *StatBA (Hrsg.),* Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2011, S. 11, S. 13, S. 22 f.

[643] Siehe hierzu auch umfassend *Karstedt-Henke,* in: Schuh (Hrgs.), Verkehrsdelinquenz, S. 213 ff.

[644] *Kürzinger,* Kriminologie, S. 217.

[645] *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 136; *Heinz,* BewHi 2002, 131, 135; *Schneider,* in: Schneider (Hrsg.), Internationales Handbuch der Kriminologie, S. 435, 437; vgl. auch *Lindner,* 100 Jahre Frauenkriminalität, S. 11 ff.

aus stärker als für andere Deliktbereiche.[646] Greift man auf die Daten der StVS zurück, fällt auf, dass der Anteil weiblicher Täter an Verurteilungen wegen Straßenverkehrsdelikten mit 15,2 % selbst im Vergleich zu ihrem ohnehin schon geringen Anteil an Verurteilungen wegen Delikten der allgemeinen Kriminalität mit 20,2 % sehr niedrig ausfällt.[647] Bei diesem Ergebnis ist neben dem weiblichen Bevölkerungsanteil von 51 %[648] auch der gleichberechtigte Zugang zum Straßenverkehr zu bedenken. Sowohl Auswertungen der Kriminalstatistiken als auch Dunkelfeldforschungen haben ergeben, dass der Frauenanteil mit zunehmender Deliktschwere sinkt, so dass Frauen vor allem bei Gewaltkriminalität und bei sonstiger schwerer Kriminalität deutlich unterrepräsentiert sind.[649] Bei der Verkehrskriminalität handelt es sich hingegen um ein Massenphänomen, das insgesamt nicht dem Bereich der schweren Kriminalität zuzuordnen ist. Dennoch präsentiert sich diese Kriminalitätsform im erhöhten Maße als „Männerdomäne".

Wenngleich zahlreiche theoretische Erklärungsansätze für die geringe Kriminalitätsbelastung der Frauen existieren[650], scheint die Frage nach den Unterschieden zwischen der Kriminalität von Männern und Frauen bislang noch weitgehend ungeklärt.[651] Es kann wohl nach heutigem Stand der kriminologischen Forschung der geringe Anteil weiblicher Kriminalität biologisch kaum überzeugend erklärt werden, so dass rollen- oder sozialisationstheoretische Ansätze eher einleuchtend und vorzugswürdig erscheinen.[652] Durchforscht man die kriminologische Literatur nach spezifischen Erklärungsansätzen oder gar empirisch fundierten Beiträgen zur Unterrepräsentierung des weiblichen Geschlechts auf dem Gebiet der Verkehrsdelinquenz, sucht man weitgehend vergeblich.[653] Auch hat das weibliche Geschlecht unter dem zumeist abwertenden Schlagwort „Frau am Steuer" nach wie vor unter hartnäckigen Stereotypen zu leiden[654], obwohl es doch der gängigen gesellschaftlichen Meinung zu entsprechen scheint, dass Frauen einen jedenfalls im Durchschnitt defensiveren, rücksichtsvolleren und weniger aggressiven Fahrstil an den Tag legen als Männer.[655] Eine Ursache für die relativ niedrige Deliktbelastung der Frauen auf dem Gebiet der Verkehrsdelinquenz könnte daher in einem ge-

---

[646] So auch *Lindner,* S. 111.

[647] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 25. Nach der PKS betrug im Jahr 2011 der Anteil der Frauen an der Gesamtzahl der polizeilich ermittelten Tatverdächtigen 25,3 % bzw. 25,5 % an den strafmündigen Tatverdächtigen, *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 87.

[648] *StatBA (Hrsg.),* Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Bevölkerungsfortschreibung 2011, S. 9.

[649] *Hermann,* in: Kröber u.a.(Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 175; *Köhler,* Straffällige Frauen, S. 15 ff., S. 21 ff., S. 32 ff.

[650] Eine umfassende Auseinandersetzung mit den Erklärungsansätzen bietet *Köhler,* S. 47 ff.

[651] So *Schmölzer,* Der Bürger im Staat 2003, 58, 63; *dies.,* in: Rössner/Jehle (Hrsg.), Kriminalität, Prävention und Kontrolle, S. 313, 325; *Köhler,* S. 79; *Heinz,* BewHi 2002, 131, 151.

[652] So auch *Kaiser,* ZStW 98, 658, 673.

[653] In diesem Sinne bereits *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 299.

[654] *KfV (Hrsg.),* Frau am Steuer, S. 7; *Strohmayer,* Verkehrsjournal 2008, 52, 54; *Hodenius*, in: Schmidt (Hrsg.), Technik und Gesellschaft, S. 167 ff.; *Aral AG (Hrsg.),* Frauen fahren voran, S. 26 ff.

[655] Vgl. dazu *Aral AG (Hrsg.),* Frauen fahren voran, S. 26 ff.

schlechtsspezifisch bedingten Fahrstil begründet sein.[656] Vor allem die Aspekte „überhöhte Geschwindigkeit" und „Alkohol am Steuer" werden primär den männlichen Kfz-Führern zugesprochen.[657] Auch wird eine erhöhte Aggressionsbereitschaft, die mit erhöhter Unfallgefahr und Straßenverkehrsdelinquenz korreliert, grundsätzlich als männliches Phänomen angenommen.[658] Einige Studien[659] konnten dementsprechend einen im Durchschnitt risikoreicheren und aggressiven Fahrstil der Männer belegen. Als Ursachen für das geschlechtsspezifische Risikoverhalten scheinen sowohl biogenetische Bedingungen, aber auch psychologische und soziale Einflüsse mitbestimmend zu sein.[660] Es wird davon ausgegangen, dass die Geschlechtsrollenorientierung ein wesentliches Maß für die Affinität zu risikobezogenen Verhaltenspraktiken darstellt und dass mit dem Ausmaß an maskuliner Geschlechtsrollenorientierung die Risikoaffinität steigt, während mit zunehmender Femininität die Affinität zu riskanten Handlungen sinkt.[661] Auch Ergebnisse der Unfallforschung scheinen das unterschiedliche Verkehrsverhalten der Geschlechter zu bestätigen, da Frauen nicht nur seltener die Hauptschuld an Unfällen tragen[662], sondern darüber hinaus die festgestellten Unfallursachen einige Indizien für einen risikoreicheren und aggressiveren Fahrstil der Männer liefern. So ist bei Pkw-Fahrern die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit" deutlich häufiger als bei den Pkw-Fahrerinnen.[663] Dies wird teilweise als Ausdruck einer „Wettbewerbs-Aggressivität" der Männer gewertet.[664] Darüber hinaus fallen Männer deutlich häufiger durch „Alkoholeinfluss" auf als Frauen.

Allein die Unterschiede im geschlechtsspezifischen Fahrverhalten vermögen jedoch eine derart ausgeprägte Unterbeteiligung des weiblichen Geschlechts an der Straßenverkehrsdelinquenz nicht hinreichend zu begründen. Die niedrige Unfall- und Straßenverkehrsdeliktbelastung der Frauen kann unmöglich nur mit psychologischen Aspekten, wie etwa einer besonderen Stress- und Aggressions-

---

[656] Siehe hierzu auch *Flade,* in: Flade/Limbourg (Hrsg.), Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, S. 137 ff.

[657] Im Einzelnen *KfV (Hrsg.),* Frau am Steuer, S. 47 ff.; *Strohmayer,* Verkehrsjournal 2008, 52, 57 f.; *KBA (Hrsg.),* Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrern, S. 27 ff.

[658] *Kleinert u.a.,* Geschlechtsspezifische Intervention in der Unfallprävention, S. 29, S. 47; *KfV (Hrsg.),* Frau am Steuer, S. 56 f.; *Lösel/Bliesener,* Aggression und Delinquenz unter Jugendlichen, S. 50.

[659] Vgl. S*trohmayer,* Verkehrsjournal 2008, 52, 61 f.; *Hodenius*, in: Schmidt (Hrsg.), Technik und Gesellschaft, S. 167, 175 f.; *v. Hebenstreit,* in: Flade/Limbourg (Hrsg.), Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, S. 109, 111 ff.; *KBA (Hrsg.),* Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrern, S. 40 ff.

[660] Zu den Ursachen im Einzelnen vgl. *Kleinert u.a.,* S. 40 ff.; *Hurrelmann,* in: BASt (Hrsg.), Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen", S. 12, 14 ff.; *Flade,* in: Flade/Limbourg (Hrsg.), Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, S. 137, 143 ff.

[661] *Raithel,* Zeitschrift für Gesundheitspsychologie 2003, 21, 22 f., 24 ff.; *Hurrelmann,* in: BASt (Hrsg.), Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen", S. 12, 15 ff.

[662] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2011, S. 9 ff.; vgl. auch *Hodenius*, in: Schmidt (Hrsg.), Technik und Gesellschaft, S. 167, 173 ff.

[663] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2011, S. 11, S. 23.

[664] *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 29.

bewältigung, erklärt werden, da in einem solch eindeutig erlerntem und kulturellem Handeln wie der Teilnahme am (motorisierten) Straßenverkehr vegetative Faktoren keine Dominanz haben.[665] Denn das Lenken eines Kfz ist keine angeborene Reaktionskette, in der das Geschlecht auch das Verhalten determiniert. Ein entscheidender Faktor für die weibliche Minderbeteiligung an der Straßenverkehrsdelinquenz könnte vielmehr in der mutmaßlichen oder tatsächlichen *Minderbeteiligung der Frau am (motorisierten) Straßenverkehr* zu finden sein.[666] Beim Beleg einer höheren Straßenverkehrsauffälligkeit der Männer anhand absoluter Deliktziffern blieb bisher nämlich die relative Deliktbelastung offen, zu derer Präzisierung es der Bezugnahme auf den Grad der Straßenverkehrsbeteiligung bedarf.[667] Da das Bezugselement der Straßenverkehrskriminalität naturgemäß der Straßenverkehr ist, würde die geschlechtsspezifische unterschiedliche Teilnahme am Straßenverkehr eine ebenso unterschiedliche Struktur der Unfall- bzw. Tatgelegenheiten nach sich ziehen. Daher ist es unabdingbar, zur Erklärung der unterschiedlichen Deliktbelastung von Mann und Frau im Bereich der Verkehrsdelinquenz unterstützend die geschlechtstypische Straßenverkehrsbeteiligung zu ermitteln. Leider offenbaren sich hierbei zahlreiche Probleme: Einflussgrößen, die zur Ermittlung des geschlechtsspezifischen Straßenverkehrsanteils dienen könnten, sind vor allem *Fahrerlaubnisquote* sowie die tatsächliche *Fahrleistung*. Hierbei scheint es jedoch schon unmöglich, die genannten Einflussgrößen so zueinander in ein Verhältnis zu setzen, um auch nur ein einigermaßen unverfälschtes Bild der tatsächlichen weiblichen Straßenverkehrsbeteiligung ermitteln zu können. Zuverlässige Angaben zu der Frage, welche quantitative Bedeutung bei der Verursachung von Straßenverkehrsunfällen bzw. bei der Verwirklichung von Verkehrsdelinquenz gegebenenfalls dem Geschlecht von Fahrzeugführern zukommt, scheinen jedenfalls auf der Grundlage der amtlichen Statistiken nur sehr eingeschränkt möglich.[668] Folglich kann an dieser Stelle lediglich versucht werden, gewisse Tendenzen in Bezug auf die „weibliche Straßenverkehrsstruktur" aufzuzeigen, die dann als Grundlage möglicher spezifischer Erklärungsansätze für die Unterrepräsentierung der Frau an der Verkehrsdelinquenz dienen könnten.

Einerseits ist der *tatsächliche Erwerb* bzw. *Besitz der Fahrerlaubnis* Grundvoraussetzung für den legalen Zugang zur eigenhändigen und aktiven Teilnahme am Straßenverkehr mittels eines Kfz. Dabei ist speziell die Fahrerlaubnis für die Füh-

---

[665] So *KfV (Hrsg.),* Frau am Steuer, S. 61.

[666] So etwa *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 28; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 299 ff.; *Göppinger,* Kriminologie 1980, S. 675; *Schultz*, in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 488, 500.

[667] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 299; *Gunzert,* DAR 1960, 315, 317.

[668] *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 28; so schon *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 301 f.

rung eines Pkw von Relevanz[669], da dieses heutzutage das Hauptverkehrsmittel der motorisierten Straßenverkehrsteilnehmer darstellt.[670] Im Bezugsjahr 2004 besaßen insgesamt ca. 53.129.000 Personen eine Fahrerlaubnis für einen Pkw (Klasse B/BE), wovon nur 46 % Frauen und 54 % Männer waren.[671] Andererseits sind vor allem Frauen für die starken Zunahmen der Führerscheinzahlen in den letzten Jahren verantwortlich.[672] Gleichwohl also Männer gegenwärtig noch deutlich häufiger eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen als Frauen, wird dieser Unterschied langfristig immer weiter schrumpfen, zumal sich Frauen und Männer der nachwachsenden Generationen in Bezug auf den Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis sehr viel weniger unterscheiden als es noch bei den Älteren der Fall ist.[673] Letztendlich ist jedoch nicht die Inhaberschaft eines Führerscheins Hauptindikator für die tatsächliche Straßenverkehrsbeteiligung[674], sondern die *tatsächliche Straßenverkehrsanwesenheit*. Diese lässt sich etwa anhand der *Fahrleistung* ermitteln, indem Kilometerleistung sowie die im Straßenverkehr verbrachte Zeit analysiert werden.[675] Die Ergebnisse der im Auftrag des *BMVBS* durchgeführten Erhebungen *„Mobilität in Deutschland"* zu den geschlechtsspezifischen Strukturen der Straßenverkehrsbeteiligung offenbaren diesbezüglich trotz sich verändernder Rollenbilder immer noch gravierende Unterschiede:[676] Die durchschnittlichen Pkw-Fahrleistungen pro Tag sind bei den Männern immer noch mehr als doppelt so hoch wie bei den Frauen. Weibliche Verkehrsteilnehmer haben gerade mal 31,9 % der täglichen Pkw-Fahrleistungen zu verantworten. Trotz alledem hat die tatsächliche Verkehrsbeteiligung des weiblichen Geschlechts in den letzten Jahrzehnten enorm zugenommen. Diese Entwicklung kann als zwangsläufige Begleiterscheinung der gesellschaftlichen Gleichstellung der Frau gewertet werden. Nach Schätzungen von *Kaiser*[677] für das Jahr 1965 und *Maier*[678] für das Jahr 1961 soll die Verkehrsbeteiligung der Frau mit Kraftfahrzeugen im Sinne einer tatsächlichen Fahrleistung noch

[669] Zur Pkw-Verfügbarkeit von Frauen und Männern vgl. *Hodenius*, in: Schmidt (Hrsg.), Technik und Gesellschaft, S. 167, 170 f.; *Mäder,* in: Flade/Limbourg (Hrsg.), Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, S. 93 ff.

[670] Am 1. Januar 2013 machten PKW einen Anteil von 83 % an allen zugelassenen Kfz aus, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Verkehr aktuell 05/2013, S. 104. Ferner entfällt auf Pkw ca. 85 % der jährlichen Gesamtfahrleistungen aller Kfz, vgl. *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 152 f.

[671] *Kalinowska u.a.* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 61 ff. Die Aussage gilt auch entsprechend für die anderen Führerscheinklassen, welche jedoch nicht die hohe mengenmäßige bzw. vor allem praktische Bedeutung wie die Klasse B/BE haben.

[672] *BMVBS (Hrsg.),* Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 120 f.

[673] *Kalinowska u.a.,* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 34; *Karstedt-Henke,* in: Schuh (Hrgs.), Verkehrsdelinquenz, S. 213, 215.

[674] So auch *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 28 und Fußnote 23.

[675] So auch *Karstedt-Henke,* in: Schuh (Hrgs.), Verkehrsdelinquenz, S. 213, 216.

[676] Zu den detaillierten Ergebnissen vgl. *BMVBS (Hrsg.),* MiD 2008, Ergebnisbericht, S. 69 ff. Siehe zum geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten auch *Mäder,* in: Flade/Limbourg (Hrsg.), Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, S. 93, 97 ff.

[677] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 299.

[678] *Maier,* Lebensalter und Straßenverkehrsanpassung, S. 63 und S. 76.

bei ca. 8 % gelegen haben. Auch Schätzungen von *Kretschmer-Bäumel* für das Jahr 1990 ergaben noch teilweise gravierendere Unterschiede für die geschlechtsspezifischen Strukturen der Verkehrsbeteiligung im Sinne einer jährlichen Fahrleistung.[679] Trotz einer stetigen Zunahme der individuellen Fahrleistung der Frauen ist es gegenwärtig aber noch so, dass in der Bevölkerungsgruppe der über 18-Jährigen Männer 2,13-mal häufiger einen Pkw lenken als Frauen.[680] Zusammenfassend kann man festhalten, dass Frauen im Verhältnis zu Männern immer noch geringere Zugriffsmöglichkeiten auf den Straßenverkehr haben, so dass die Chance, einen Unfall zu verursachen bzw. ein Straßenverkehrsdelikt zu begehen, deutlich geringer ist. Ohne die vorangegangenen Zahlen exakt in Umrechnungsschlüssel umwandeln zu können, wird jedenfalls deutlich, dass die bedeutend geringere straßenverkehrsdelinquente Belastung einhergeht mit einer geringeren Beteiligung am Straßenverkehr. Inwieweit die Belastung der tatsächlichen Beteiligung entspricht, ist mangels einer hinreichend genauen und umfangreichen Datenlage nicht zu beantworten.[681]

3.3 Nationalität und Straßenverkehrsdelinquenz

Der Anteil nichtdeutscher Staatsbürger an der Kriminalität ist gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil insoweit erhöht, dass nach der StVS der Ausländeranteil im Jahr 2011 bei 22 % liegt[682] gegenüber einem Bevölkerungsanteil von lediglich 9 %[683]. Für die Straßenverkehrskriminalität kann ein deutlich niedriger Ausländeranteil an den Verurteilungen von 17,8 % festgestellt werden.[684] Auch haben die Verkehrsstraftaten nicht die quantitative Bedeutung für die Kriminalität der Ausländer wie für die Kriminalität der Deutschen. So beträgt der Anteil von Verurteilungen wegen Straßenverkehrsdelikten an allen Verurteilungen bei den Ausländern 17,3 %, wohingegen ein entsprechender Anteil bei den Deutschen von 22,5 % besteht.[685] Insgesamt scheint die ausländische Bevölkerung jedoch weit überproportional strafrechtlich in Erscheinung zu treten. Ein solcher Vergleich würde indes Verzerrungsfaktoren der Kriminalstatistiken und der Bevölkerungsstruktur unberücksichtigt lassen und deshalb zu einer unzutreffenden Bewertung führen.[686]

---

[679] Dazu im Einzelnen *Kretschmer-Bäumel,* Der Konflikt „Alkohol und Fahren“, S. 20 ff.; vgl. auch *KBA (Hrsg.),* Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrern, S. 3 ff.

[680] In diesem Sinne auch *Vaucher,* Strassenverkehrsdelinquenz in der Schweiz, S. 21.

[681] So auch *Vaucher,* Strassenverkehrsdelinquenz in der Schweiz, S. 25.

[682] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 460. Nach der PKS liegt der Ausländeranteil bei 22,9 %, vgl. *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 122.

[683] *StatBA (Hrsg.),* Fachserie 1: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 2: Ausländische Bevölkerung 2011, S. 23.

[684] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 462.

[685] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihen zur StVS, I.2 2012, S. 13 und S. 17.

[686] Vgl. dazu im Einzelnen *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 310 f., S. 312 ff.; PSB II, S. 417 ff.; *Mansel/Albrecht,* KZfSS 2003, 679, 680 f.; *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 96 ff.; *Neubacher,* Kriminologie, S. 137 f.; *Kürzinger,* Kriminologie, S. 229 ff.; *Drewniak,* ZJJ 2004, 372, 373.

Es ist zu berücksichtigen, dass unter den Nicht-Straßenverkehrsdelikten der höhere Ausländeranteil auch darauf beruht, dass es eine Reihe von „ausländerspezifischen Delikten“ gibt, also solcher Straftatbestände, die nur oder vornehmlich von Ausländern begangen werden können, wie z.B. Straftaten gegen das Aufenthalts-, das Asylverfahrens- und das Freizügigkeitsgesetz/EU. Relativierend tritt hinzu, dass die Kriminalitätsbelastung der nichtdeutschen und der deutschen Wohnbevölkerung aufgrund der unterschiedlichen strukturellen Zusammensetzung (Alters-, Geschlechts- und Sozialstruktur) nicht vergleichbar ist.[687] Es dominieren primär Bevölkerungsanteile, die erfahrungsgemäß stärker mit Kriminalität belastet sind. Die Anteile junger Menschen[688], männlicher Personen[689] und Angehöriger der unteren sozialen Schichten sind bei den Nichtdeutschen erhöht. Derartige Bevölkerungsgruppen sind auch bei den Deutschen stärker mit Delinquenz belastet, weil es sich um allgemeine Merkmale handelt, die üblicherweise mit Kriminalität korrelieren. Ferner bringen eine höhere Arbeitslosenquote, das Leben in Großstädten, schwierige Familienverhältnisse und damit einhergehende gestörte Erziehungshintergründe nahezu zwangsläufig ungünstigere Kriminalitätsstrukturen mit sich, die sich in einer höheren Belastung bemerkbar machen müssen[690], so dass die Bedeutung des relativ hohen Anteils an den Straffälligen im Vergleich zur Wohnbevölkerung nicht überschätzt werden darf.

Darüber hinaus müssen bei der Bewertung der ausländischen Kriminalitätsbelastung mögliche Unterschiede im Anzeigeverhalten und bei der Verfolgungsintensität gegenüber Deutschen und Nichtdeutschen bedacht werden.[691] Es wird vermutet, dass durch Anzeigeerstattung privater Personen und/oder durch polizeiliche Kontrollen eine höhere Kriminalisierung der (jungen) Nichtdeutschen stattfindet.[692] Eine entsprechende Untersuchung von *Mansel* und *Albrecht*, bei der die Abhängigkeit der Strafanzeigen durch Opfer oder Tatzeugen von der Ethnie der Täter geprüft wurde, hat diese Vermutung bestätigt.[693]

Zuletzt darf der Ausländeranteil an der Kriminalität nicht ohne weiteres mit dem Ausländeranteil an der Wohnbevölkerung verglichen werden. Vor allem werden in der (ohnehin unzuverlässigen[694]) Bevölkerungsstatistik bestimmte Auslän-

[687] *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 122; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 413.

[688] Vgl. dazu auch *BMI/BAMF (Hrsg.),* Migrationsbericht 2011, S. 166 ff.; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 310; PSB II, S. 413; *Gebauer,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 578, 580; *Haug/Rühl/von Gostomski,* BewHi 2008, 211, 213.

[689] *BMI/BAMF (Hrsg.),* Migrationsbericht 2011, S. 166 ff.

[690] *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 122; *Neubacher,* Kriminologie, S. 138.

[691] *Hartmann,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 186, 193; *Drewniak,* ZJJ 2004, 372, 374 f.

[692] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 416; *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 106, Rn. 121; *Neubacher,* Kriminologie, S. 39, S. 45, S. 138; *Gebauer,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 578, 582; *Kürzinger,* Kriminologie, S. 231.

[693] *Mansel/Albrecht,* Soziale Welt 2003, 339, 347, 352. Insgesamt war die Anzeigequote bei nichtdeutschen Tätern im Vergleich zu deutschen um bis zu 18 % höher.

[694] *Neubacher,* Kriminologie, S. 137.

dergruppen wie vor allem illegale Einwanderer, Touristen, Durchreisende, Besucher, Grenzpendler und Stationierungsstreitkräfte nicht miterfasst.[695] Zwingende Konsequenz ist eine Erhöhung des Anteils an Nichtdeutschen in den amtlichen Kriminalstatistiken. Speziell auf dem Gebiet der Verkehrsdelinquenz gewinnt dieser Aspekt an Bedeutung, da ein nicht zu unterschätzender Anteil des Straßenverkehrs auf deutschen Fernstraßen der sog. Transitverkehr ausmacht. Dieser resultiert primär aus der geographisch zentralen Lage der Bundesrepublik Deutschland in Europa. Durch die politischen und wirtschaftlichen Strukturveränderungen in Europa wird das deutsche Straßennetz in zunehmendem Maße durch den grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen belastet. Von den rund 700 Mrd. Kfz-Km, die auf deutschen Straßen jährlich zurückgelegt werden, sollen ca. 6 % dem grenzüberschreitenden Verkehr mit Personen- und Lastkraftfahrzeugen zuzurechnen sein.[696] Angesichts des hohen Anteils von ausländischen Fahrzeugen am inländischen Verkehr kann es zu einer großen Anzahl von Verkehrsdelikten durch Personen kommen, die in den Bevölkerungsstatistiken nicht erfasst sind. Entsprechende Erhebungen der *BASt* haben für das Jahr 2002 eine Inlandsfahrleistung[697] ausländischer Kfz von ca. 27,4 Mrd. km berechnet.[698]

Nach alldem ist der Anteil der Nichtdeutschen an den Verkehrsdelikten im Vergleich zu ihrem Anteil an der klassischen Kriminalität als recht gering einzustufen. Ein spezifischer Grund dürfte sein, dass die ausländische Wohnbevölkerung in einem erheblich geringeren Maße am (motorisierten) Straßenverkehr partizipiert. Einen wesentlichen Einfluss auf die Straßenverkehrsteilnahme und damit auch auf die Verkehrsdelinquenz von Ausländern wird es haben, inwieweit für sie die legale Zugangsmöglichkeit zum motorisierten Straßenverkehr in Form einer Fahrerlaubnis besteht. Die fortschreitende Globalisierung und Europäisierung haben sich dabei wesentlich im Fahrerlaubnisrecht niedergeschlagen.[699] Danach gibt es drei Arten von Fahrerlaubnissen[700]: Die deutsche Fahrerlaubnis, die EU-Fahrerlaubnis und Fahrerlaubnisse eines sonstigen Staates. EU-Fahrerlaubnisse sind inzwischen fast uneingeschränkt im Bereich der Bundesrepublik Deutschland gültig[701], wobei die Fahrberechtigung nach den §§ 28, 29 FeV den gleichen Inhalt und Umfang hat wie die anzuerkennende ausländische Fahrerlaubnis[702]. Durch die

---

[695] *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 122; *Hartmann,* in: Kröber u.a. (Hrsg.), Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Bd. 4, S. 186, 192.

[696] *Heidemann u.a.,* Auswirkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschland auf die Verkehrssicherheit, S. 17.

[697] Die Inlandsfahrleistung versteht sich als Kfz-Fahrleistung auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, vgl. *Hautzinger u.a.,* Fahrleistungserhebung 2002, S. 3.

[698] *Hautzinger u.a.,* Fahrleistungserhebung 2002, S. 13. Davon entfielen ca. 19,2 Mrd. km auf den Personenverkehr und ca. 8,2 Mrd. km auf den Güterverkehr.

[699] So auch *Wember,* S. 165.

[700] Siehe im Einzelnen *Blum,* NZV 2008, 176 ff.; *Freyschmidt*, S. 148 ff., S. 154 f.

[701] Zur Inlandsgültigkeit von ausländischen EU-Fahrerlaubnissen vgl. *Koehl,* SVR 2010, 377 ff.

[702] Vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4, wenn der Inhaber der EU-Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz in Deutschland hat.

Einführung des EU-Führerscheins[703] gilt ein „striktes Anerkennungsprinzip".[704] Dies hat dazu geführt, dass den in Deutschland lebenden Ausländern – jedenfalls sofern sie Staatsangehörige eines EU-Mitgliedstaates sind – der legale Zugang zum motorisierten Straßenverkehr erleichtert wurde. Entsprechende Erhebungen und Studien[705] haben jedoch ergeben, dass nach wie vor große Unterschiede bezüglich der Berechtigung, einen Pkw zu führen, zwischen Personen mit deutscher und nicht deutscher Staatsangehörigkeit bestehen. Bezogen auf die 18- bis 84-Jährigen verfügten im Jahr 2003 80 % der Deutschen, aber nur 67 % der Nichtdeutschen über eine Fahrerlaubnis für einen Pkw.[706] Die geringe Führerscheinbesitzquote von Nichtdeutschen ist vor allem auf den hohen Anteil ausländischer Frauen ohne Führerschein zurückzuführen.[707] Bei der nichtdeutschen Bevölkerung ist die Divergenz der Fahrerlaubnisbesitzquote zwischen den Geschlechtern also noch stärker ausgeprägt als bei den Deutschen. Auch wenn der Unterschied bei den Fahrerlaubnisbesitzquoten zwischen der deutschen und der nichtdeutschen Wohnbevölkerung längerfristig weiter geringer werden wird[708], besteht gegenwärtig noch ein beträchtlicher Niveauunterschied zugunsten höherer Besitzquoten bei den Deutschen. Eine Studie der *BASt*[709], die das Verkehrsverhalten von in Deutschland lebenden Ausländern bestimmter Nationen untersucht hat, gelangte zu dem Resultat, dass das Verkehrsverhalten von Personen entscheidend von den gesellschaftlichen, sozialen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen bestimmt wird und weniger von ihrer Nationalität. Da aber teilweise erhebliche Unterschiede in der Sozialstruktur, in der Fahrzeugausstattung, im Führerscheinbesitz und in der persönlichen Fahrzeugverfügbarkeit der deutschen und ausländischen Wohnbevölkerung vorhanden sind[710], bestehen auch zum Teil deutliche Unterschiede in der Art der Verkehrsteilnahme. So ist die ausländische Wohnbevölkerung zu einem deutlich höheren Anteil als Fußgänger und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel mobil als Deutsche, während die Deutschen im Gegenzug mehr als Pkw-Fahrer unterwegs sind.[711]

---

[703] Die rechtlichen Grundlagen des EU-Führerscheins gehen auf die Zweite Richtlinie über den Führerschein aus dem Jahr 1991 zurück, vgl. hierzu auch *Kalinowska u.a.*, Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 7 ff.; *Wember*, S. 168, S. 170 ff.

[704] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 280; *Wember,* S. 168; *Hailbronner/Thoms,* NJW 2007, 1089.

[705] „Mobilität in Deutschland 2002"; „Sozio-ökonomisches Panel (SOEP) 1998 und 2003". Vgl. zu diesen Untersuchungen *Kalinowska u.a.,* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 19 ff.

[706] *Kalinowska u.a.,* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 32 ff.

[707] *Hautzinger u.a.,* Mobilität der ausländischen Bevölkerung, S. 41 ff.; *Mäder,* in: Flade/Limbourg (Hrsg.), Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, S. 93, 95 f.

[708] Ähnlich wie bei den Frauen zeigen sich auch bei den Nichtdeutschen höhere Ausstattungsquoten für die jüngeren Altersklassen und der Anteil der Fahrerlaubnisbesitzer hat zwischen 1998 und 2003 zugenommen.

[709] *Hautzinger u.a.,* Mobilität der ausländischen Bevölkerung, 1996.

[710] Im Einzelnen *Hautzinger u.a.,* Mobilität der ausländischen Bevölkerung, S. 20 ff., S. 28 ff., S. 41 ff.

[711] *Hautzinger u.a.,* Mobilität der ausländischen Bevölkerung, S. 87 ff. und S. 106.

Kapitel 4: Strafrechtliche Reaktionsmöglichkeiten auf Straßenverkehrsdelikte

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über die strafrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten bei der Verwirklichung von Straßenverkehrskriminalität. Dabei beschränkt sich die Darstellung auf diejenigen Reaktionsformen, die Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sind[712]. Vor allem die straßenverkehrsspezifischen Sanktionsformen des Fahrverbotes (§ 44 StGB) und der Fahrerlaubnisentziehung (§§ 69 ff. StGB) werden einer näheren Betrachtung unterzogen.

1. Allgemeine Sanktionen

Während mit der Straftat bzw. dem darauf gerichteten Verdacht ein einheitlicher Anknüpfungspunkt für das Tätigwerden der Kontrollinstanzen gegeben ist[713], stellt das deutsche Strafrecht als Straffolgen ein breites Spektrum möglicher Reaktionen zu Verfügung, die unter den Begriff der „strafrechtlichen Sanktionen" zusammengefasst werden können[714]. Aufgabe der Justiz ist die abschließende rechtliche Bewertung hinsichtlich Strafbarkeit und angemessener Reaktion, wobei die

[712] Hierzu im Einzelnen *Kapitel 5, 3.* und *Kapitel 7.*
[713] Siehe hierzu *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 7 f.
[714] Zu dem Begriff „strafrechtliche Sanktionen" vgl. *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 1.

Prüfung wegen des Rechtsstaatsprinzips stets unter dem Gesichtspunkt einer angemessenen und verhältnismäßigen strafrechtlichen Reaktion erfolgen muss.[715]

Kennzeichnend für die strafrechtliche Behandlung junger Menschen in Deutschland ist die seit 1923 bestehende Unterscheidung von Jugendstrafrecht und allgemeinem Strafrecht mit dem damit verbundenem unterschiedlichem Rechtsfolgensystem:[716] Das vom Erziehungsgedanken beherrschte Jugendstrafrecht bietet für die Rückfallverhinderung weitergehende Möglichkeiten einer abgestuften, erzieherisch gestalteten Reaktion als das allgemeine Strafrecht.[717] Der nachfolgende Überblick zu den Sanktionen des StGB und des JGG beschränkt sich auf diejenigen Arten, die auch in der Untersuchung eine Rolle spielen, so dass somit nur ein Teil der Reaktionsmöglichkeiten auf Straßenverkehrskriminalität angesprochen wird. Vor allem die informellen Sanktionen auf der Grundlage der StPO, also speziell die §§ 153, 153 a StPO, können mangels Eintragung in das BZR nicht bei der Auswertung berücksichtigt werden[718], so dass von ihrer Darstellung auch an dieser Stelle abgesehen wird. Unabhängig davon werden die Hauptsanktionen des StGB *(Geldstrafe* und *Freiheitsstrafe*) sowie die wesentlichen Reaktionsformen des JGG *(Erziehungsmaßregel, Zuchtmittel, Jugendstrafe* und *Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG)* insoweit beschrieben, als es einem besseren Verständnis der in der Untersuchung gefundenen Ergebnisse dienlich ist.

1.1 Das Sanktionssystem des StGB

Hauptstrafen sind im allgemeinen Strafrecht die Freiheits- und die Geldstrafe (§§ 38 f. und §§ 40 ff. StGB)[719], die in jedem Straßenverkehrstatbestand alternativ angedroht sind. Modifizierungen finden sich in den Verurteilungen zu Freiheitsstrafen bei Strafaussetzung zur Bewährung (§§ 56-58 StGB) und der Verwarnung mit Strafvorbehalt bei Geldstrafen bis zu 180 Tagessätzen (§ 59 StGB). Einzige Nebenstrafe des geltenden Rechts ist das Fahrverbot (§ 44 StGB). Weiterhin zu nennen ist das Absehen von Strafe (§ 60 StGB) als Sanktionsform eigener Art, bei der sich die staatliche Reaktion im Schuldspruch erschöpft, jedoch wegen ihrer Anbindung an die Schuld des Täters systematisch in den Kontext der Strafen gehört.[720] Als *„zweite Spur"* des Sanktionensystems existieren darüber hinaus die Maßregeln der Besserung und Sicherung gemäß §§ 61 ff. StGB, von denen vorliegend allein die Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB) von Interesse ist. Im

[715] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 343.
[716] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 552.
[717] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 358; PSB II, S. 549.
[718] Siehe hierzu *Kapitel 5, 4.1.*
[719] Bei Soldaten besteht daneben die Möglichkeit des Strafarrestes gemäß § 12 WStG.
[720] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 45. Neben den eigentlichen Strafen kennt das StGB als Nebenfolgen den Verlust der Amtsfähigkeit, der Wählbarkeit und des Stimmrechts (§§ 45 ff. StGB), ferner die Bekanntgabe der Verurteilung (§§ 165, 200 StGB). Sonstige Maßnahmen sind zudem insbesondere Verfall (§§ 73 ff. StGB) und Einziehung (§§ 74 ff. StGB).

Maßregelbereich kommt dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (§ 62 StGB) dieselbe begrenzende Wirkung zu, wie sie bei den Strafen durch das Schuldprinzip erzielt wird.[721] Sämtliche Maßregeln erfordern zudem eine Prognose hinsichtlich der zukünftigen Gefährlichkeit des Täters. Aufgrund dieser *Zweispurigkeit* des materiell-rechtlichen Sanktionssystems sind die Maßregeln der Besserung und Sicherung keine Strafen, obwohl sie von den Betroffenen oftmals als solche empfunden werden.[722] Während Strafen nach der individuellen Tatschuld zu bemessen sind, werden Maßregeln aus Anlass einer Straftat zum Zwecke der Prävention künftiger Straftaten unabhängig von der individuellen Schuld verhängt.[723]

1.1.1 Geldstrafe

Die Geldstrafe stellt heutzutage die dominierende Sanktionsform des allgemeinen Strafrechts dar.[724] Vor allem kommt dem Entzug von Geldmitteln in der überwiegenden Zahl der strafrechtlichen Ahndung von Straftaten der kleinen und mittleren Kriminalität, und damit auch der Straßenverkehrsdelinquenz, erhebliche Bedeutung zu. So wurde im Jahr 2011 gegenüber den mit einer Hauptstrafe nach allgemeinem Strafrecht verurteilten Straßenverkehrsstraftätern zu 93 % eine Geldstrafe verhängt.[725] Darin ist deutlich die unmittelbare Auswirkung der Strafrechtsreform aus dem Jahr 1969 zu sehen, welche die Verdrängung der unausgesetzten und kurzen Freiheitsstrafe anstrebte.[726] Kennzeichnend für die Strafzumessungspraxis der Gerichte in Deutschland ist mithin die nachhaltige Zurückdrängung der unbedingt verhängten stationären Sanktionen zugunsten solcher ambulanter Art.[727] Hintergrund dieser Reform war die wissenschaftliche Erkenntnis über die schädlichen Auswirkungen der kurzen (unbedingten) Freiheitsstrafe.[728]

Die Geldstrafe wirkt in erster Linie als „Denkzettel", d.h. ihr Akzent liegt auf der Warnung und Abschreckung, die sich mit dem Entzug der finanziellen Mittel verbindet.[729] Die Geldstrafe zielt damit in erster Linie auf die Bestrafung solcher Täter, die einer intensiveren Einwirkung zum Zwecke der Verhinderung zukünftiger Straftaten nicht bedürfen. Die Festsetzung der Geldstrafe erfolgt dabei nach dem sog. *Tagessatzsystem*.[730] Das Ziel des Gesetzgebers, durch den Ausbau der

---

[721] *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 32.

[722] *Ferner,* Strafzumessung, S. 21.

[723] *Neubacher,* Kriminologie, S. 128.

[724] Siehe hierzu ausführlich *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 568 ff.

[725] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 152, S. 186.

[726] Zu den Vorschriften des Ersten Gesetzes zur Reform des Strafrechts über die Strafbemessung siehe *Horstkotte,* JZ 1970, 122 ff. und 152 ff.

[727] Siehe zur entsprechenden Entwicklung im Einzelnen *Kiwull,* Kurzfristige Freiheitsstrafen und Geldstrafen vor und nach der Strafrechtreform, S. 18 ff.; *Heinz,* ZStW 111, 461, 476 ff.

[728] *Streng* spricht insofern vom „Siegeszug der Geldstrafe", *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 59.

[729] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 55; *Radtke,* in: MüKo StGB, § 40 Rn. 12.

[730] Hierzu im Einzelnen *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 59 ff.; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 26 ff.; *Albrecht,* in: NK StGB, § 40 Rn. 16 ff.; *Radtke,* in: MüKo StGB, § 40 Rn. 29 ff.

Geldstrafe die kurzfristige Freiheitsstrafe weitgehend zurückzudrängen, ist im Bereich der Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten erreicht worden, wohingegen anstelle von Freiheitsstrafen von sechs Monaten bis zu einem Jahr die Geldstrafe nur äußerst selten verhängt wird.[731] Der wesentliche Grund liegt darin, dass finanziell schlechter gestellte Täter eine so hohe Geldstrafe trotz des Tagessatzsystems zu hart träfe, vielmehr daher die Verhängung einer zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe unter Auferlegung einer Geldbuße eine flexiblere Reaktion darstellt.

1.1.2 Freiheitsstrafe

Neben der Geldstrafe bildet die Freiheitsstrafe die zweite Hauptstrafe des geltenden Rechts. Das StGB unterscheidet zwischen lebenslanger und zeitiger Freiheitsstrafe (§ 38 StGB).[732] Das Höchstmaß der zeitigen Freiheitsstrafe beträgt fünfzehn Jahre, ihr Mindestmaß einen Monat.[733] Innerhalb dieses allgemeinen Rahmens werden durch die Strafrahmen der Straftatbestände Höchst- und Mindeststrafen festgelegt, wodurch dem Rang der strafrechtlich geschützten Rechtsgüter Rechnung getragen wird. Bei allen in die Untersuchung einbezogenen Straßenverkehrsdelikten bewegt sich die angedrohte zeitige Freiheitsstrafe auf einer niedrigen Strafrahmenebene. Ferner ist die Frage, ob Geld- oder Freiheitsstrafe zu verhängen ist, eine Strafzumessungsentscheidung, für die im Bereich von Freiheitsstrafen bis zu sechs Monaten nach § 47 StGB ausschließlich präventive Gesichtspunkte maßgeblich sind. § 47 StGB als *„Präferenzregel zugunsten der Geldstrafe“*[734] normiert dabei vor allem, dass die Verhängung einer Freiheitsstrafe anstelle einer Geldstrafe zur *Einwirkung auf den Täter* oder zur *Verteidigung der Rechtsordnung* unerlässlich sein muss. Mit der ersten Alternative wird ein *spezial-*, mit der zweiten Alternative ein *generalpräventiver* Aspekt angesprochen.[735] Bei der Beurteilung der spezialpräventiven Bedürfnisse sind strafrechtliche Vorbelastungen, die hinsichtlich der konkreten Tat eine Gleichgültigkeit des Täters gegenüber den Verhaltensnormen oder seine Unerreichbarkeit durch schwächere strafrechtliche Sanktionen signalisieren, häufige Grundlage für die Verurteilung zu kurzen Freiheitsstrafen.[736]

---

[731] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 25; *Albrecht,* in: NK StGB, § 40 Rn. 16; *Eisenberg,* Kriminologie, § 33 Rn. 5; *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 186.

[732] Nach Abschaffung der Todesstrafe ist die lebenslange Freiheitsstrafe die schwerste Strafe des deutschen Strafrechts. Das BVerfG hat die Verfassungsmäßigkeit der absoluten Strafandrohung für Mord bejaht, jedoch eine restriktive Auslegung des Mordtatbestandes und eine rechtliche Regelung der Strafaussetzung gefordert (BVerfGE 45, 187), dem der Gesetzgeber mit der Einführung des § 57 a StGB gefolgt ist, vgl. *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 29; *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 86 f.

[733] Die Mindeststrafe von einem Monat gilt nicht für Ersatzfreiheitsstrafen, vgl. § 43 S. 3 StGB.

[734] *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 76. Zu den Voraussetzungen des § 47 StGB siehe auch *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 37 ff.; *Detter,* Einführung in die Praxis des Strafzumessungsrechts, S. 10 ff.

[735] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 37; *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 83; *Streng*, in: NK StGB, § 47 Rn. 4 f.

[736] *Streng*, in: NK StGB, § 47 Rn. 4.

Im Bereich bis zu zwei Jahren Freiheitsstrafe kann das Gericht die Vollstreckung der Freiheitsstrafe nach § 56 StGB zur Bewährung aussetzen.[737] Die dogmatische Einordnung der Strafaussetzung ist insofern unklar, als sie nach der gesetzlichen Konstruktion eine „Modifikation der Vollstreckung der Freiheitsstrafe", nach seiner kriminalpolitischen Bedeutung und Zielsetzung ein „eigenständiges strafrechtliches Reaktionsmittel" ist.[738] Das kriminalpolitische Ziel der Strafaussetzung zur Bewährung besteht maßgeblich in der Förderung des Strafzwecks der *Spezialprävention.*[739] Mit § 56 StGB findet zugleich die mit der *Strafrechtsreform* beabsichtigte kriminalpolitische, in § 47 StGB festgehaltene Tendenz, kurze Freiheitsstrafen wegen ihrer potentiell schädlichen Wirkung insbesondere beim sozial bisher angepassten Täter möglichst zu vermeiden, auf der Ebene der Vollstreckung ihre Fortsetzung.[740] Wesentlicher Einflussfaktor auf eine Bewährungsstrafe hat das tatsächlich verhängte Strafmaß: § 56 StGB unterscheidet zwischen Strafen *unter sechs Monaten* (§ 56 I i.V.m. III StGB), Strafen *ab sechs Monaten bis zu einem Jahr* (§ 56 III StGB) und solchen *über einem Jahr bis zu zwei Jahren* (§ 56 II StGB). Bei Freiheitsstrafen unter sechs Monaten genügt zur Bewährungsaussetzung eine günstige Sozialprognose, d.h. die Erwartung, dass die Rückfallwahrscheinlichkeit bei Aussetzung der Vollstreckung (ggf. unter Anordnung von Bewährungsmaßnahmen) geringer sein wird als bei Vollstreckung der Freiheitsstrafe *(vergleichende Interventionsprognose).* Die Beurteilung einer günstigen Sozialprognose erfolgt ausschließlich unter *spezialpräventiven Aspekten.*[741] Grundlage der Prognose ist eine Gesamtwürdigung unter anderem der Persönlichkeit des Verurteilten, seines Vorlebens und der Umstände der Tat (§ 56 I S. 2 StGB). Besonderes Gewicht wird dem Vorleben des Täters in Form von Vorstrafen beigemessen, so dass vor allem eine zunehmende Tatschwere, eine zeitliche Nähe und die Einschlägigkeit der strafrechtlichen Vorbelastung einer günstigen Legalprognose entgegenstehen.[742] Bei Strafen zwischen sechs Monaten und einem Jahr wird die Vollstreckung auch bei günstiger Prognose nicht ausgesetzt, wenn generalpräventive Aspekte („Verteidigung der Rechtsordnung") entgegenstehen (§ 56 III StGB). Schließlich müssen bei den Freiheitsstrafen über einem Jahr neben einer günstigen Kriminalprognose und einer nicht erforderlichen „Verteidigung der Rechtsordnung" noch „nach der Gesamtwürdigung von Tat und Persönlichkeit des Verurteilten besondere Umstände vorliegen"

---

[737] Zu den jeweiligen Voraussetzungen im Detail siehe *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 30; *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 96 ff.; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 42 ff.; *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 78 ff.; *Ferner,* Strafzumessung, S. 26 ff.; *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 34 Rn. 40 ff.

[738] Siehe hierzu mit weiteren Nachweisen *Groß,* in: MüKo StGB, § 56 Rn. 1 ff.; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 43.

[739] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 96.

[740] *Groß,* in: MüKo StGB, § 56 Rn. 3.

[741] *Ferner,* Strafzumessung, S. 27.

[742] Siehe hierzu im Einzelnen *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 47 ff.; *Ferner,* Strafzumessung, S. 28.

(§ 56 II StGB), damit eine Strafaussetzung trotz erheblichen Unrechts- und Schuldgehalts noch gerechtfertigt werden kann.

Das Gericht kann dem Verurteilten für die Dauer der Bewährungszeit (zwei bis fünf Jahre, vgl. § 56 a I S. 2 StGB) Auflagen (§ 56 b StGB) und Weisungen (§ 56 c StGB) erteilen sowie die Unterstellung unter die Aufsicht und Leitung eines Bewährungshelfers (§ 56 d StGB) anordnen. Bei Verurteilungen wegen Verkehrsstraftaten kann in diesem Zusammenhang die Erteilung gewisser Weisungen bedeutsam sein.[743] So kann z.B. die Teilnahme an einer Nachschulung[744], wenn der Verurteilte Wissens- oder Fertigkeitsmängel beim Führen eines Kfz gezeigt hat, angeordnet werden. Aber auch die allgemeine Anordnung, künftig keinen Alkohol zu trinken[745] oder an einem Verkehrsunterricht teilzunehmen[746], ist zulässig. Zu denken ist ferner an die Weisung, eine Fahrerlaubnis zu erwerben[747], wobei jedoch die Weisung im Hinblick auf den Verschuldensnachweis schwer durchgesetzt werden kann, weil die Erfüllung einer solchen Weisung nicht allein vom Willen des Verurteilten abhängt und andererseits auch nicht die Verkehrsverwaltung bindet.

Wird die Vollstreckung einer verhängten Freiheitstrafe bis zu zwei Jahren nicht zur Bewährung ausgesetzt, bedeutet dies nicht zwingend, dass der Verurteilte die Freiheitsstrafe in ihrer vollen Länge verbüßen muss. Im weiteren Verlauf des Vollzugs besteht vielmehr die Möglichkeit einer Strafrestaussetzung nach Maßgabe der §§ 57, 57 a StGB.[748] Neben der Länge der bereits verbüßten Strafe[749] ist vor allem erneut eine günstige Legalprognose des Verurteilten ausschlaggebend.

1.2 Das Sanktionssystem des JGG

Während Jugendstrafrecht bei Jugendlichen (14-17 Jahre) stets zur Anwendung kommt, wird ein heranwachsender Straftäter (18-20 Jahre) dann nach Jugendstrafrecht behandelt, wenn er noch einem Jugendlichen gleichsteht oder eine jugendtypische Verfehlung begangen hat (§ 105 I JGG).[750] Das Rechtsfolgensystem des JGG besteht aus einem abgegrenzten Kreis von Reaktionsmitteln, von denen keines mehr in Abhängigkeit vom allgemeinen Strafrecht steht (§§ 5 ff. JGG).[751] Neben den erzieherisch motivierten Möglichkeiten, das Verfahren gem. §§ 45, 47

---

743 Siehe hierzu *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 270.

744 *Ostendorf,* in: NK StGB, § 56c Rn. 5, 7.

745 *OLG Düsseldorf,* NStZ 1984, 332; *Fischer,* StGB, § 56c Rn. 3a: „grundsätzlich zulässig, wenngleich von zweifelhaftem Wert".

746 *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 270.

747 So *AG Tiergarten,* DAR 1971, 21; vgl. dazu auch *Seiler,* DAR 1974, 260 ff.

748 Einen knappen Überblick über die Voraussetzungen der Strafrestaussetzung bietet *Lissner,* in: Cornel u.a. (Hrsg.), Resozialisierung, S. 333, 334 ff.

749 § 57 I StGB: „zwei Drittel der verhängten Strafe, mindestens jedoch zwei Monate"; § 57 II StGB: „Verbüßung der Hälfte einer zeitigen Freiheitsstrafe, mindestens jedoch von sechs Monaten".

750 Siehe dazu im Einzelnen *Kapitel 7, 2.3.*

751 *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 35.

JGG einzustellen, kennt das JGG drei Kategorien von formellen Rechtsfolgen, nämlich Erziehungsmaßregeln (§ 9 ff. JGG), Zuchtmittel (§§ 13 ff. JGG) und Jugendstrafe (§ 17 f. JGG). Die Rechtsfolgenbestimmungen der allgemeinen Straftatbestände mit ihren Strafrahmenvorgaben sind hierdurch aufgehoben (§ 2 i.V.m. §§ 5, 18 I S. 3 JGG).[752] Ferner sind auch im Jugendstrafrecht einige der Nebenfolgen des StGB, insbesondere die Erteilung eines Fahrverbots und einige der Maßregeln der Besserung und Sicherung (§§ 6, 7 JGG) wie die Entziehung der Fahrerlaubnis, zulässig.[753] Die grundsätzliche Verschiedenheit der jugendstrafrechtlichen Sanktionsstrategie gegenüber dem allgemeinem Strafrecht zeigt sich in den entsprechenden Grundsatznomen der Strafzumessung:[754] Während § 46 StGB den Schuldausgleich als Grundlage der Strafzumessung vorgibt, ist nach § 5 JGG die begangene Straftat nur Anlass, aus erzieherisch-präventiven Gründen jugendrechtliche Reaktionsformen zu verhängen.

1.2.1 Informelle Sanktionen (§§ 45, 47 JGG)

Die informelle Erledigung im Jugendstrafrecht regelt sich nach den §§ 45, 47 JGG, wonach gegen Jugendliche durchgeführte Verfahren unter bestimmten Voraussetzungen folgenlos oder nach Durchführung formloser erzieherischer Maßnahmen eingestellt werden können. Die Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG sind im Erziehungsregister einzutragen und stehen der durchgeführten Untersuchung somit für die Analyse zur Verfügung.[755] Die Diversion ist die in der Praxis am häufigsten angewendete Reaktionsform nach dem JGG[756], wobei die meisten informellen Erledigungen auf die Verfahrenseinstellung nach § 45 II JGG entfallen.[757] Ausgehend von der kriminologischen Erkenntnis, wonach eingriffsintensiven, insbesondere stationären Sanktionen, in spezialpräventiver Hinsicht keine positiven, sondern eher schädliche Wirkungen zuzuschreiben sind, hat sich in der Vergangenheit die „Skepsis bezüglich der Wirkungen strafrechtlicher Sanktionen" vergrößert.[758] Daher soll speziell bei leichter und mittlerer Kriminalität Jugendlicher nach Möglichkeit auf formelle Sanktionen verzichtet werden. Hinzu tritt die kriminologisch gesicherte Tatsache, dass Jugendkriminalität „normal, ubiquitär und episodenhaft" ist. Für die strafrechtliche Reaktion ergibt sich hieraus, dass zur erzieherischen Einwirkung auf den Jugendlichen eine förmliche Verurteilung und

[752] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 1 Rn. 22.
[753] *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 35; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 363; *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 57.
[754] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 1 Rn. 23.
[755] Hierzu im Einzelnen *Kapitel 5, 3.* und *Kapitel 5, 4.1.*
[756] *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 113 ff.; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 365 ff.; PSB II, S. 557 ff.
[757] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 7 Rn. 34; *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 113 ff.
[758] *Albrecht,* Jugendstrafrecht, S. 118.

Sanktionierung oftmals nicht nur nicht erforderlich, sondern sogar schädlich ist.[759] Das Stadium des Verfahrens ist maßgeblich dafür, welche informellen Erledigungsmöglichkeiten konkret in Betracht kommen: Im Stadium des Ermittlungsverfahrens ergeben sich die Reaktionsmöglichkeiten aus § 45 JGG, im Zwischen- oder Hauptverfahren aus § 47 JGG.

Die informelle Sanktionierung soll vor allem dann in Betracht kommen, wenn es sich um jugendtypisches Fehlverhalten mit geringem Schuldgehalt und geringen Auswirkungen handelt. Hinweise für die Behandlung des konkreten Einzelfalles liefern hierfür die bundeseinheitlich geltenden Richtlinien zu § 45 JGG, nach denen es sowohl auf tat- als auch auf täterbezogene Faktoren ankommt[760], sowie die „Diversionsrichtlinien“ der Bundesländer.[761] Auf dem Gebiet der Straßenverkehrsdelinquenz sind es speziell das Fahren ohne Fahrerlaubnis nach § 21 StVG und der Haftpflichtversicherungsverstoß gemäß § 6 PflVG, die in den Diversionsrichtlinien der Bundesländer als Beispiele für die Anwendung von §§ 45, 47 JGG aufgeführt sind.[762] Darüber hinaus finden sich oftmals das unerlaubte Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB sowie die fahrlässige Körperverletzung nach § 229 StGB als Beispielstatbestände für jugendtypische Straftaten geringen Gewichts, die nach § 45 JGG behandelt werden können.[763]

1.2.2 Erziehungsmaßregeln / Zuchtmittel

Erziehungsmaßregeln sind die „aus Anlass der Straftat“ anzuordnenden Maßnahmen, deren Zweck nicht in der Ahndung der Tat, sondern ausschließlich in der Erziehung des Täters bestehen soll.[764] Das JGG nennt als Erziehungsmaßregeln die Weisungen (§ 10 JGG) und die Hilfe zur Erziehung (§ 12 JGG). Im Rahmen der Straßenverkehrskriminalität spielen speziell die Weisung gemäß § 10 I Nr. 9 JGG, an einem Verkehrsunterricht teilzunehmen, aber auch die ungeschriebene Weisung, eine Fahrerlaubnis in einer bestimmten Zeit zu erwerben[765], eine Rolle. Während Erziehungsmaßregeln die Lebensführung des Verurteilten im Sinne

---

[759] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 7 Rn. 1.

[760] RL Nr. 2 zu § 45 JGG.

[761] Alle Bundesländer außer Bayern haben solche Richtlinien erlassen, um zu einem stärkeren Gebrauch der §§ 45, 47 JGG und zu einer Vereinheitlichung der Anwendungspraxis beizutragen, vgl. *Heinz,* DVJJ-Journal 1998, 245 ff.; *ders.,* DVJJ-Journal 1999, 131, 132 ff.; *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 7 Rn. 6 ff.; *Grote,* Diversion im Jugendstrafrecht, 2006; *Heinemann,* Diversionsrichtlinien im Jugendstrafrecht, 2010. Zu den aktuellen Diversionsrichtlinien der Bundesländer siehe www.dvjj.de.

[762] So bei in den Diversionsrichtlinien von Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen.

[763] So bei in den Diversionsrichtlinien von Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Saarland, Sachsen, Schleswig-Holstein.

[764] *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis, S. 35; *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 57; *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 33 Rn. 3.

[765] So *AG Saalfeld,* StV 2005, 65, 66.

seiner Resozialisierung beeinflussen, seine sozialen Fähigkeiten stärken und verbessern sollen, dienen die Zuchtmittel der Ahndung der Tat, ohne dass die missbilligenden Wirkungen einer „echten“ Strafe eintreten.[766] Spezialpräventiv sollen Zuchtmittel im Sinne der Individualabschreckung wirken und so die Verurteilten veranlassen, künftig straffrei zu bleiben. Als Reaktionen ahndenden Charakters kennt das JGG Zuchtmittel in Form der Verwarnung (§ 14 JGG), von Auflagen (§ 15 JGG) und des Jugendarrestes (16 JGG).

1.2.3 Jugendstrafe

Während bei den sonstigen Straftaten immerhin 17 % aller nach Jugendstrafrecht Verurteilten eine Jugendstrafe erhalten, sind es bei den Straßenverkehrsdelikten lediglich knapp 4 % aller nach Jugendstrafrecht Verurteilten.[767] Nachfolgend erfolgen daher einige grundlegende Ausführungen zur Rechtsdogmatik und praktischen Handhabung der Jugendstrafe, die verdeutlichen sollen, weshalb diese Sanktionsform insgesamt bei den verschiedenen Formen verwirklichter Verkehrsdelinquenz sehr selten zur Anwendung kommt.

Die Jugendstrafe als Form des erzieherisch orientierten Freiheitsentzuges in einer Jugendstrafanstalt (§ 17 I JGG) wird gemäß § 17 II JGG nur verhängt, wenn wegen der schädlichen Neigungen des Jugendlichen, die in der Tat hervorgetreten sind, Erziehungsmaßregeln oder Zuchtmittel zur Erziehung nicht ausreichen oder wenn wegen der Schwere der Schuld Strafe erforderlich ist. Als schwerste Sanktion des Jugendstrafrechts ist die Jugendstrafe nach dem in § 5 I, II JGG zum Ausdruck kommenden Verhältnismäßigkeits- und Subsidiaritätsprinzip mithin „ultima ratio“.[768] Da die Jugendstrafe in erster Linie der Erziehung dient, darf sie mit der Freiheitsstrafe nicht gleichgesetzt werden.[769]

Nach heutigem Verständnis verlangen „schädliche Neigungen“ im Sinne des § 17 II 1. Alt. JGG erhebliche Persönlichkeitsmängel, die im Zeitpunkt der Tatbegehung und der Entscheidung vorliegen und die Gefahr begründen müssen, dass der oder die Jugendliche weitere erhebliche Straftaten begehen wird.[770] Aufgrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit muss es sich mithin um eine Rückfallgefahr für erhebliche Straftaten handeln, so dass solche, die nur „gemeinlästig“ sind oder den Charakter von Bagatelldelikten haben, nicht ausreichen.[771] Ferner darf eine erzieherische Beeinflussung durch andere jugendstrafrechtliche Sanktionen nicht ausreichen, um dieser Gefahr zu begegnen. So soll etwa die Be-

[766] *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 33 Rn. 25; *Schaffstein/Beulke,* Jugendstrafrecht, S. 134.
[767] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 272.
[768] *Eisenberg,* JGG, § 17 Rn. 7 ff.; *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 1 Rn. 22, § 11 Rn. 1; *Buckolt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 34; *Brunner/Dölling,* JGG, § 17 Rn. 2.
[769] Richtlinie zu § 17 JGG, Nr. 1 S. 2.
[770] *Buckolt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 36 f.
[771] *LG Gera,* StV 1999, 660 f. = DVJJ-Journal 1998, 280 ff.; *BGH,* NStZ 2002, 89; *Eisenberg,* JGG, § 17 Rn. 18b; *Buckolt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 37; *Brunner/Dölling,* JGG, § 17 Rn. 11.

gehung von Spontan- und Gelegenheitsdelikten für sich genommen nicht auf schädliche Neigungen hinweisen, da sich hieraus keine ungünstige Legalprognose stellen lässt.[772] Erforderlich ist vielmehr eine negative Kriminalprognose im Sinne einer persönlichkeitsspezifischen Rückfallgefahr.[773] Das Begehen von Straftaten aus dem Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz wird daher nur in den seltensten Fällen hinreichendes Indiz für das Vorliegen „schädlicher Neigungen" sein.

Bei der Jugendstrafe wegen Schwere der Schuld geht es um den Strafzweck der Vergeltung und Sühne für verschuldetes schweres Tatunrecht. Bei der Frage, ob Jugendstrafe wegen Schwere der Schuld angenommen werden kann, muss eine Vielzahl von Kriterien berücksichtigt werden.[774] Erforderlich ist jedenfalls, dass ein Verzicht auf Jugendstrafe zugunsten andere Sanktionen in „unerträglichem Widerspruch zum allgemeinen Gerechtigkeitsgefühl" stehen würde, was insbesondere bei Kapitalverbrechen und bei den durch einen Todeserfolg qualifizierten vorsätzlichen Delikten, aber auch bei schweren Verbrechen mit erhöhter Mindeststrafe der Fall ist.[775] Bei sonstigen Verbrechen und Vergehen kommt eine Jugendstrafe wohl nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn schwere Tatfolgen mit besonders hoher Schuld herbeigeführt worden sind.[776] Auch nach den Grundsätzen der Rechtsprechung kann sich die Schwere der Schuld sowohl aus dem Gewicht der Tat als auch aus der in der Persönlichkeit des Jugendlichen liegenden Beziehung zu seiner Tat ergeben.[777] Fahrlässigkeitstaten reichen in der Regel auch dann nicht aus, wenn sie zu tödlichen Folgen geführt haben.[778] Ohnehin ist nicht unumstritten, ob die Jugendstrafe wegen Schwere der Schuld bei Fahrlässigkeitsdelikten überhaupt verhängt werden dürfe, was jedoch von der Rechtsprechung und großen Teilen der Literatur im Grundsatz unter bestimmten Voraussetzungen (besonders rücksichtslose Fahrlässigkeitstaten) bejaht wird.[779] Allerdings weist die Rechtsprechung im Allgemeinen ausdrücklich darauf hin, dass dem äußeren Unrechtsgehalt der Tat dabei keine selbständige Bedeutung zukommt, so dass selbst bei einem tödlich verlaufenden Verkehrsunfall allein das Ausmaß der Folgen und der äußere Tathergang noch keine Schwere der Schuld begründen. Denn speziell bei derartigen Straßenverkehrsdelikten überwiegt der schwere Erfolg häufig die Schwere der persönlichen Schuld.[780]

---

[772] *Eisenberg,* JGG, § 17 Rn. 19; *Buckholt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 39.
[773] *Buckolt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 39.
[774] Hierzu im Einzelnen *Buckolt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 42 ff.
[775] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 11 Rn. 12; *Schaffstein/Beulke,* Jugenstrafrecht, S. 156.
[776] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 11 Rn. 12; *Buckolt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 44; *OLG Hamm,* NStZ-RR 2005, 245 f.
[777] *BGH,* StV 2005, 66; *OLG Hamm,* NStZ-RR 2005, 245 f.
[778] *Eisenberg,* JGG, § 17 Rn. 32a; *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 11 Rn. 19.
[779] Hierzu im Einzelnen *Buckolt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 121 ff.; *Brunner/Dölling,* JGG, § 17 Rn. 16 ff.; *OLG Karlsruhe,* NStZ 1997, 241, 242 mit Anm. von *Böhm,* NStZ 1997, 242 ff.
[780] *Eisenberg,* JGG, § 17 Rn. 32b; *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 11 Rn. 19; *OLG Karlsruhe,* NStZ 1997, 241, 242.

2. Straßenverkehrsspezifische Sanktionsformen

Im Hinblick auf die straßenverkehrsspezifischen Sanktionen der Entziehung der Fahrerlaubnis und des Fahrverbotes beschränken sich die Ausführungen ausschließlich auf die strafrechtlichen Formen, deren Analyse auf Grundlage des BZR-Datensatzes möglich ist. Die verwaltungsrechtliche Fahrerlaubnisentziehung (§ 3 StVG, § 46 FeV) und das ordnungsrechtliche Fahrverbot (§ 25 StVG) bleiben in der nachfolgenden Darstellung unberücksichtigt. Entsprechendes gilt aber auch für die vorläufige Fahrerlaubnisentziehung gemäß § 111 a StPO.

2.1 Abgrenzung von Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis

Neben Hauptsanktionen kann das Gericht gegen Straßenverkehrsstraftäter auch die verkehrsspezifischen Sanktionen des Fahrverbotes (§ 44 StGB) und der Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB) aussprechen. Das Fahrverbot als Nebenstrafe darf nicht isoliert, sondern nur in Kombination mit einer der beiden Hauptstrafen (Geld- oder Freiheitsstrafe) verhängt werden. Die wesentliche Funktion des Fahrverbotes ist die Sanktionierung solcher Fahrzeugführer, die vergleichsweise schwere Straßenverkehrsdelikte schuldhaft begangen haben, ohne dass ihre generelle Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr infrage stünde.[781] Anders als die Entziehung der Fahrerlaubnis zielt das Fahrverbot nicht darauf ab, die Allgemeinheit vor ungeeigneten Straßenverkehrsteilnehmern zu schützen, so dass eine negative Eignungsprognose nicht erforderlich ist. Vielmehr fungiert es als eine *Denkzettel-* und *Besinnungsstrafe*, die für leichtfertige Kraftfahrer als zusätzliche Warnung dienen soll.[782] Im Vordergrund steht dabei nicht die Vergeltung für das begangene Unrecht, sondern der Strafzweck der *Spezialprävention.*[783] Der Täter soll vor einem Rückfall gewarnt und ihm ein Gefühl dafür vermittelt werden, was es bedeutet, vorübergehend ohne Führerschein zu sein.[784] Da das Fahrverbot ein Teil der Strafe ist, besteht in aller Regel eine Wechselwirkung zwischen der Hauptstrafe und dem Fahrverbot als Nebenstrafe, die bei der Strafzumessung zu berücksichtigen ist. Im Unterschied zur Fahrerlaubnisentziehung bleibt der Verurteilte Inhaber der Fahrerlaubnis, er darf von ihr nur für die im Urteil bestimmte Dauer (ein bis drei Monate) keinen Gebrauch machen.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist hingegen gemäß § 61 Nr. 5 StGB als Maßregel der Besserung und Sicherung ausgestaltet und bezweckt ausschließlich den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs.[785] Mit der Terminologie *Franz v. Listzs* verfolgt die Maßregel damit eine „unschädlich" machende Wirkung. Sie hat

[781] *Eisenberg,* Kriminologie, § 38 Rn. 10.
[782] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 134; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 93; *Athing,* in: MüKo StGB, § 44 Rn. 1.
[783] *Athing,* in: MüKo StGB, § 44 Rn. 1; *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 134.
[784] BT-Drucks. 4/651, S. 12.
[785] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 153.

bessernde und sichernde, nicht auch sühnende und vergeltende, d.h. strafende Funktionen.[786] Es steht der Gedanke der Sicherheit der Allgemeinheit durch die Entfernung ungeeigneter Straßenverkehrsteilnehmer im Vordergrund, während der Besserungszweck demgegenüber untergeordnet ist und nur als Mittel dient, die Sicherheit der Allgemeinheit zu erreichen.[787] Als von der Schuldfeststellung unabhängige Maßregel der Besserung und Sicherung ist die Fahrerlaubnisentziehung auch im Falle des Freispruchs wegen erwiesener oder nicht ausschließbarer Schuldunfähigkeit gemäß § 20 StGB zulässig. Im Unterschied zur Nebenstrafe des Fahrverbotes hängt die Verhängung und Dauer also allein von der Beurteilung der Ungeeignetheit ab, nicht dagegen von der Schwere der Tatschuld[788]. Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist schließlich hinsichtlich des Eingriffs deshalb gewichtiger als das Fahrverbot, weil ein größerer zeitlicher Spielraum besteht, vor allem aber die Fahrerlaubnis erlöscht und erst und nach Ablauf der Sperrfrist neu erworben werden kann.[789] Die Nebenstrafe des Fahrverbotes und die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung schließen sich wechselseitig in aller Regel aus.[790] Neben einer Entziehung der Fahrerlaubnis kann allenfalls in den seltenen Fällen noch Raum für ein Fahrverbot sein, in denen die Sperre gemäß § 69 a II StGB auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkt wurde oder wenn auch das Führen mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen verboten werden soll.[791]

2.2 Die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß §§ 69 ff. StGB

2.2.1 Einführung

Die durch das erste Straßenverkehrssicherungsgesetz vom 19.12.1952 eingeführte strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis stellt nach Entstehungsgeschichte sowie ausweislich ihrer systematischen Stellung im Gesetz und der Regelung des § 61 Nr. 5 StGB eine Maßregel der Besserung und Sicherung dar.[792] Daran ändert die Tatsache nichts, dass die Maßregel vom Betroffenen häufig als empfindliche Bestrafung und nicht selten sogar als eigentliche „Hauptstrafe" empfunden wird[793], sowie Unrecht und Schuld häufig als Indiz für den Eignungsmangel herangezogen werden[794]. Bereits bei der Einführung der Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter war sowohl die dogmatische Ausgestaltung als auch die grundlegende Zuständigkeit („Doppelkompetenz von Strafgericht und Verwal-

[786] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 276.
[787] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 277; *Bode,* NZV 2004, 7.
[788] Siehe hierzu *BGH,* NZV 2003, 46.
[789] *Eisenberg,* Kriminologie, § 38 Rn. 13.
[790] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 7.
[791] Siehe hierzu auch *Klüsener,* DAR 1991, 115 ff.
[792] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 1; *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 1.
[793] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 1; *Müller-Metz,* NZV 1994, 89, 93; *Hentschel/Krumm*, Rn. 435; *Grohmann,* BA 1986, 112; *Koch,* in: 15. VGT 1977, S. 37, 38; *Hentschel,* DAR 1979, 317.
[794] *Lohkamp,* S. 15.

tungsbehörde“[795]) der Fahrerlaubnisentziehung umstritten.[796] Diese Kritik ist bis heute nicht verstummt und immer wieder Gegenstand kontroverser Diskussionen in der strafrechtlichen Forschung und Praxis.[797] Es geht dabei letztlich zumeist um den Vorwurf des „Etikettenschwindels“, der darin gesehen wird, dass die vom Gesetz ganz bewusst als Maßregel ausgestaltete Fahrerlaubnisentziehung gemäß §§ 69 ff. StGB nach Grund und Dauer von der Praxis als (Neben-)„Strafe“ gehandhabt und vom Betroffenen auch meist als (Neben-)„Strafe“ empfunden werde.[798] Die Diskussionen zur Umgestaltung der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis reichen über Reformvorschläge der sog. „großen“[799] oder „kleinen Lösung“[800] bis hin zur wesentlichen Beibehaltung der gegenwärtigen Rechtslage[801]. Da der Gesetzgeber auch bei zeitlich nachfolgenden Gesetzesänderungen die Ausgestaltung der Entziehung der Fahrerlaubnis als Maßregel beibehalten hat, ist der Zweck der Maßnahme primär darin zu sehen, die Allgemeinheit im Straßenverkehr dadurch zu schützen, dass Kraftfahrer, die durch eine rechtswidrige Tat ihre mangelnde Eignung zum Führen eines Kfz bewiesen haben, für die voraussichtliche Dauer der Ungeeignetheit vom Kraftfahrzeugverkehr ausgeschlossen werden.[802] Bei § 69 StGB handelt es sich folglich um eine Maßregel zur Verhütung straßenverkehrsspezifischer Gefahren.[803]

Da die Maßregel der Sicherung dient, macht sich der Verurteilte nach § 21 StVG strafbar, wenn er ohne Fahrerlaubnis ein Kfz führt. Es fehlt aber – im Gegensatz zu anderen Maßregeln – an einer bessernden Einwirkung.[804] Ob sich der Täter um eine Minderung seiner Gefährlichkeit für den Straßenverkehr bemüht, z.B. in Form einer Nachschulung oder einer Therapie seiner Sucht, liegt allein bei ihm. Lediglich die Abkürzung der Sperrfrist (§ 69 a StGB) als „Belohnung“ seiner

---

[795] Vgl. hierzu auch *Beine*, in: Warda u.a. (Hrsg.), FS für Lange, S. 839 ff.

[796] Siehe hierzu *Kapitel 1, 2*; *Lohkamp*, S. 14 ff.; *Janiszewski,* in: 15. VGT 1977, S. 62, 63 ff.

[797] Siehe hierzu *Lohkamp,* S. 96 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 11 ff.; *Oberpottkamp,* Die Entziehung der Fahrerlaubnis als strafrechtliche Maßregel der Besserung und Sicherung, S. 20 ff.; *Riehe,* Fahrverbot, S. 30 ff.; *Schultz,* BA 1982, 315, 317 ff.

[798] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 11; *Hentschel,* DAR 1979, 317; *Gronemeyer,* Zur Reformbedürftigkeit der strafrechtlichen Fahrerlaubnisentziehung und des strafrechtlichen Fahrverbotes, S. 53 ff.

[799] Ausschließliche Kompetenz der Verwaltungsbehörde für die Entziehung der Fahrerlaubnis und Erweiterung des Fahrverbotes nach § 44 StGB, vgl. *Cramer,* in: Stree u.a. (Hrsg.), GS für Schröder, S. 533, 534 ff.; *ders.,* Unfallprophylaxe, S. 52 ff., S. 133 ff.; mit Einschränkungen auch *Koch,* in: 15. VGT 1977, S. 37, 46 = DAR 1977, 90, 93; *Himmelreich,* in: 15. VGT 1977, S. 48, 60 = DAR 1977, 85, 89; *Beine,* BA 1978, 261, 275 ff.; *ders.,* BA 1979, 343 ff.; ablehnend etwa *Janiszweski,* GA 1981, 385, 390 ff.; *ders.,* in: 15. VGT 1977, S. 62, 66 ff.; *Sunder,* BA 1979, 65, 66 ff.; siehe hierzu auch *Gronemeyer,* S. 87 ff.

[800] Beibehaltung der strafrechtlichen Maßregel, jedoch erweiterte Ausnahmen von der Sperre und verstärkte Berücksichtigung der Nachschulung, vgl. *Gontard,* in: Eyrich u.a. (Hrsg.), FS für Rebmann, S. 211, 213 ff.; siehe hierzu auch *Oberpottkamp,* S. 47 ff.

[801] *Müller-Metz,* NZV 1994, 89, 94 f.; *Dölling,* ZStW 104, 260, 287.

[802] *Oberpottkamp*, S. 8; *Lohkamp,* S. 15.

[803] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 4.

[804] *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 34 Rn. 190.

Bemühungen ist in solchen Fällen möglich. Auch aus diesem Grund wird teilweise die Einordnung der Fahrerlaubnisentziehung als Maßregel kritisiert, da ähnlich wie beim Fahrverbot nach § 44 StGB auf den Warneffekt im Einzelfall und auf die generelle Abschreckung der Maßregel gegenüber der Gesamtheit der Kraftfahrer gesetzt werde.[805] Jedenfalls bei der Fahrerlaubnisentziehung wegen charakterlicher Mängel wirkt die Maßnahme jedoch zugleich bessernd, indem sie den Betroffenen durch ihre spürbare Übelwirkung positiv zu beeinflussen imstande ist (Spezialprävention in Form der Individualabschreckung).[806] Die Besserung ist jedoch auch hier nicht das Endziel, sondern lediglich Mittel zur Erreichung der erstrebten Sicherung. Angesichts des ausschließlich spezialpräventiven Charakters der Fahrerlaubnisentziehung müssen für die Beurteilung der Ungeeignetheit eines Täters zum Führen eines Kfz und ihrer voraussichtlichen Dauer die Schwere des Unrechts, das Maß der individuellen Schuld, Sühneerwägungen, generalpräventive Aspekte sowie die Berücksichtigung persönlicher und wirtschaftlicher Folgen für den Täter außer Betracht bleiben.[807] Allerdings können das Maß der Schuld und die Schwere des Unrechts Berücksichtigung finden, soweit sie Kriterien für den Eignungsmangel bilden.[808] Ferner kann die Maßregel für die Bemessung einer daneben verhängten Strafe zugunsten des Täters Bedeutung haben, weil sie die Strafe in ihrer spezialpräventiven Funktion entlasten kann.[809]

Nach überwiegender Ansicht in Rechtsprechung und Literatur ist die Verwaltungsbehörde nicht an die strafrichterliche Beurteilung gebunden, sondern kann die Eignungsfrage nach Ablauf der Sperrfrist eigenständig prüfen, was im Ergebnis faktisch auf eine Verlängerung der Sperrfrist hinauslaufen kann.[810]

2.2.2 Die Voraussetzungen der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung

Die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB wird gegen denjenigen angeordnet, der eine *rechtswidrige Tat bei* oder *im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs* oder *unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers* begangen hat, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen eine Kraftfahrzeugs *ungeeignet* ist.

2.2.2.1 Rechtswidrige Tat

Die Entziehung der Fahrerlaubnis setzt eine *rechtswidrige Anlasstat* voraus, das heißt ein Verhalten, das den Tatbestand eines Strafgesetzes verwirklicht hat, ohne dass Rechtfertigungsgründe ersichtlich sind.[811] Die rechtswidrige Tat muss durch gerichtliches Urteil festgestellt werden, ein Schuldspruch ist indes nicht erforderlich.

[805] *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 34 Rn. 190.
[806] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 2; *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 5.
[807] *Gronemeyer*, S. 27 mit weiteren Nachweisen.
[808] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 3; *Lackner/Kühl,* StGB, § 69a Rn. 2.
[809] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 3; kritisch *Kulemeier*, S. 278.
[810] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 6; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 118 mit weiteren Nachweisen.
[811] *Herzog,* in: NK-StGB, § 69 Rn. 8; *Ferner,* Strafzumessung, S. 31.

Für die Anwendung der Fahrerlaubnisentziehung ist des Weiteren die Verurteilung des Täters oder aber eine Nichtverurteilung aufgrund möglicher bzw. festgestellter Schuldunfähigkeit notwendig. Hierbei genügt auch ein Absehen von Strafe gemäß § 60 StGB und für den Bereich des Jugendstrafrechts Maßnahmen nach §§ 9-16 JGG bzw. die Anwendung des § 27 JGG.[812] Bei anderen Entscheidungen (z.B. Freispruch; §§ 153 ff. StPO; §§ 45, 47 JGG) scheidet eine Entziehung aus, selbst wenn sich die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen aus anderen Umständen eindeutig ergibt.[813] In diesen Fällen bleibt die Entziehung der Fahrerlaubnis der Verwaltung vorbehalten.[814]

2.2.2.2 Führen eines Kraftfahrzeugs

Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis ist nur bei oder im Zusammenhang mit dem *Führen* eines *Kraftfahrzeugs* möglich. Für die Definition des Begriffs ist § 1 II StVG heranzuziehen, da das StGB für die Straßenverkehrsdelikte und ihre Rechtsfolgen keine Legaldefinition zur Verfügung stellt.[815] Unter einem Kraftfahrzeug ist danach das durch Maschinenkraft angetriebene, nicht an Gleise gebundene Landfahrzeug zu verstehen.[816] Das bedeutet, dass für Verkehrsstraftaten unter Nutzung sonstiger Fahrzeuge (z.B. Fahrräder) nur eine verwaltungsrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 StVG i.V.m. § 46 FeV in Betracht kommt. Hingegen kann eine Straftat im Zusammenhang mit dem Führen eines nicht fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugs (z.B. Mofa; Fahrräder mit Hilfsmotor) zur Entziehung der Fahrerlaubnis oder einer „isolierten Fahrerlaubnissperre" führen.[817] Der Begriff des Führens ist genauso zu verstehen wie bei §§ 44, 315 c, 316 StGB sowie § 21 StVG[818] und bedeutet die „eigenverantwortliche Leitung eines Fahrzeugs unter Ausnutzung der Antriebskraft des Motors oder auch auf das Fahrzeug einwirkenden Schwerkraft". Umstritten ist, ob § 69 StGB das Führen des Kraftfahrzeugs im öffentlichen Verkehrsraum erfordert[819] oder ob auch ein Führen auf nichtöffentlichem Gelände eine Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen kann[820].

---

[812] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 17; *Hellwig*, Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, S. 100 f.

[813] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 153; *Ferner,* Strafzumessung, S. 31; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 20.

[814] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 20. § 3 IV StVG steht dem nicht entgegen.

[815] *Hentschel/Krumm,* Rn. 445; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 22.

[816] Vgl. hierzu *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 10 ff.; *ders.,* Die Straftaten im Straßenverkehr, S. 17 ff.

[817] *Hentschel,* TFF, Rn. 578; *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 30.

[818] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn 16; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 24.

[819] So *Stree/Kinzig,* in: Schönke/Schröder, § 69 Rn. 12.

[820] So *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 31; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 24; *Hentschel,* TFF, Rn. 579; *LG Stuttgart,* NZV 1996, 213; *Lackner/Kühl*, StGB, § 44 Rn. 3; *Molketin,* DAR 1999, 536, 539; differenzierend *Fischer,* StGB, § 44 Rn. 7; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn 16.

2.2.2.3 Funktionaler Zusammenhang

Die Anknüpfungsstraftat muss *bei* oder *im Zusammenhang* mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder *unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers* begangen worden sein. Mit Blick auf den Schutzweck der Maßregel sieht das Gesetz mithin drei Fallgruppen vor, die jeweils einen Bezug zum Straßenverkehr haben:[821]

Beim Führen eines Kraftfahrzeugs (1. Variante) werden vor allem typische Verkehrsdelikte, wie insbesondere die Regeldelikte des § 69 a II StGB, aber auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) begangen.[822] Ferner trifft dieses Erfordernis auf die „anderen“ Verkehrsdelikte nach §§ 222, 229, 240 StGB zu. Alle diese Straftaten setzen tatbestandlich ein Fehlverhalten im Straßenverkehr voraus oder knüpfen daran an.[823] Die Einordnung als taugliche Anlasstat für eine Fahrerlaubnisentziehung ist hier stets unproblematisch. Ob indes auch der Pflichtversicherungsverstoß gemäß § 6 PflVG taugliche Anlasstat sein kann, ist mehr als zweifelhaft, da es insoweit an einer verkehrsspezifischen Gefährlichkeit fehlt.[824]

Im *Zusammenhang mit dem Führen* eines Kraftfahrzeugs (2. Variante) können grundsätzlich alle Delikte begangen werden. Diese Variante der sog. „Zusammenhangstaten“ sowie die problematische Fragestellung, ob die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis der allgemeinen Verbrechensbekämpfung dient, wird sowohl in Rechtsprechung als auch im Schrifttum unterschiedlich beurteilt.[825] Jedenfalls wird eine mit Strafe bedrohte Handlung nur dann im Zusammenhang mit dem Führen eines Kfz begangen, wenn zwischen ihr und der Fahrzeugbenutzung ein tatsächlicher Zusammenhang besteht.[826] Dabei ist es gleichgültig, ob die Straftat dem Führen des Fahrzeugs nachfolgt, vorausgeht oder gleichzeitig mit dem Fahrzeugführen begangen wird.[827] Nicht ausreichend ist indes ein bloß äußeres Zusammentreffen. Vielmehr muss es sich nach der Rechtsprechung um einen inneren Zusammenhang dergestalt handeln, dass das Führen des Kraftfahrzeugs dem Täter für die Vorbereitung oder Durchführung der Straftat oder anschließend für ihre Ausnutzung dient.[828] Die weite Auslegung des Merkmals des Zusammenhangs und die damit verbundene sehr weitgehende Erfassung verkehrsfremder Delikte als Anlasstaten wird im Schrifttum kritisiert[829], weil dies dazu geführt habe,

[821] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 154.
[822] *Hentschel/Krumm,* Rn. 447.
[823] *Piesker,* NZV 2002, 297, 298.
[824] So *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 23; a.A. *Hentschel/Krumm*, Rn. 447.
[825] Vgl. hierzu *Athing,* in: Müko StGB § 69 Rn. 33; *Hellwig,* S. 266 ff.; *Halecker,* BA 2005, 93 ff.; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 18.
[826] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 32; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 17; ausführlich zum Begriff der „Zusammenhangstat“ *Halecker,* BA 2005, 93 ff.; *Hentschel,* NZV 2004, 57, 58 ff.; *ders.,* NJW 2006, 477, 482 ff.; *Pießgalla/Leitgeb,* NZV 2006, 185 ff.; *Sowada,* NStZ 2004, 169, 170 ff.
[827] *Hentschel/Krumm*, Rn. 448; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 32; *Burmann,* in: Burmann u.a., StVR, § 69 StGB Rn. 9.
[828] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 32; *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 34.
[829] Z.B. *Hentschel*, TFF, Rn. 591; *ders.,* in: 42. VGT 2004, S. 131, 134 f.; *Geppert,* NStZ 2003, 288; *Kulemeier,* NZV 1993, 212, 214.

dass die Maßregel entgegen ihrem alleinigen Zweck, die allgemeine Verkehrssicherheit zu schützen, auch als Mittel zur Bekämpfung allgemeiner Kriminalität eingesetzt werde. Problematisch war vor allem, dass teilweise bei schwerwiegenden Delikten der allgemeinen Kriminalität allein aus dem Vorliegen einer Zusammenhangstat ohne weiteres auf die mangelnde Fahreignung des Täters geschlossen worden ist, auch wenn sich keine verkehrsspezifische Gefährlichkeit in der Anlasstat ausgedrückt hatte.[830] Für die Praxis hat sich jedenfalls der Streit, ob die Entziehung der allgemeinen Verbrechensbekämpfung dient[831], mit der Entscheidung des Großen Strafsenats des BGH vom 27.04.2005 erledigt[832]. Der BGH hat ausdrücklich klargestellt, dass § 69 StGB dem Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs dient, nicht hingegen der allgemeinen Verbrechenbekämpfung und somit auch nicht dem Zweck, den Missbrauch der Fahrerlaubnis zur Begehung von Straftaten zu verhindern. Auch wenn tendenziell an der weiten Auslegung des Begriffs der „Zusammenhangstat" festgehalten wird[833], könne zumindest das bloße Vorliegen der Tat die charakterliche Ungeeignetheit nicht begründen. Bei nichtverkehrsrechtlichen Anlasstaten setzt die Anordnung der Maßregel daher auch einen verkehrsspezifischen Zusammenhang dergestalt voraus, dass durch das Führen des Kfz bei Begehung der Straftat Verkehrssicherheitsinteressen beeinträchtigt sein müssen. Einziger Zweck der Maßregel des § 69 StGB ist es, solche Kraftfahrer vom fahrerlaubnispflichtigen Straßenverkehr auszuschließen, die infolge mangelnder Kraftfahreignung eine Gefahr sind. Nach der Rechtsprechung des BGH genügt im Ergebnis die Feststellung einer Zusammenhangstat nicht, um dem Täter gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen. Die konkrete Art des Kraftfahrzeugeinsatzes bei der Tat muss respektive zu einer erhöhten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer geführt haben, da es ansonsten an der Feststellung sich aus der Tat ergebener Ungeeignetheit fehlt.[834] Damit dürfte wohl feststehen, dass allein der Umstand, dass ein Straftäter sein Kfz bei der Ausübung von Straftaten benutzt oder seine Fahrerlaubnis zur Begehung von Straftaten missbraucht hat, ebenso wenig zur Fahrerlaubnisentziehung führen kann wie Straftaten, die nur „bei Gelegenheit" und ohne funktionalen Bezug zum Führen eines Kfz begangen werden.[835]

Eine *Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers* (3. Variante) liegt weniger beim Verstoß gegen Straßenverkehrsvorschriften im engeren Sinne als vielmehr

---

[830] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 18; *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 37.

[831] So z.B. *BGH,* NStZ 2003, 658; ablehnend z.B. *Herzog,* StV 2004, 151, 152; *Sowada,* in: 42. VGT 2004, S. 142, 146 = BA 2004, 151, 153; vgl. hierzu umfassend *Halecker,* BA 2005, 93, 95 ff.

[832] *BGH,* NZV 2005, 486 = NStZ 2005, 503 = StV 2005, 551 = NJW 2005, 1957. Siehe dazu auch die entsprechenden Darstellungen bei *Hentschel,* TFF, Rn. 582 ff.; *ders.,* NZV 2004, 57, 60 f.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 33 ff.; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 19.

[833] Vgl. dazu die kritische Anmerkung von *Duttge,* JZ 2006, 102 ff., der eine konsequent tatbezogene Betrachtung auch für die Voraussetzung einer „Zusammenhangstat" fordert.

[834] *Hentschel/Krumm,* Rn. 450.

[835] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 34c; *Duttge,* JZ 2006, 102, 104.

dann vor, wenn spezifische, den Kraftfahrzeugführer treffende Pflichten, wie z.B. die Wartepflicht nach einem Verkehrsunfall (§ 142 StGB), die Straßenverkehrsgefährdung durch unzureichende Kenntlichmachung eines liegen gebliebenen Fahrzeugs (§ 315 c I Nr. 2g StGB) oder das Verbot, fahruntüchtigen Personen oder solchen ohne Fahrerlaubnis das Steuer zu überlassen, verletzt werden.[836]

2.2.2.4 Ungeeignetheit zur Führung eines Kraftfahrzeugs

Zentrale und zugleich äußerst unbestimmte Voraussetzung der Entziehung der Fahrerlaubnis ist die *Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen*.[837] Die Ungeeignetheit muss sich *aus der Tat* selbst ergeben (§ 69 I S. 1 StGB). Für die Einschätzung ist allein der Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung maßgeblich.[838] Ferner muss bei der Auslegung dieses Begriffs die Funktion der Maßregel als Instrument der Sicherung der Allgemeinheit vor den Gefahren des Straßenverkehrs berücksichtigt werden.[839] Als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet kann der Täter mithin nur dann angesehen werden, wenn die Prognose ergibt, dass von ihm auch in Zukunft weitere rechtswidrige, die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Taten zu erwarten sind.[840] Aus der Bejahung der Ungeeignetheit ergibt sich zwingend, dass bei Nichtentziehung der Fahrerlaubnis mit weiteren Gefährdungen zu rechnen ist.[841] Die Ungeeignetheit kann *geistiger, körperlicher* oder c*harakterlicher* Art sein.[842] In der strafrechtlichen Praxis geht es im Strafverfahren freilich fast ausschließlich um die *charakterliche Ungeeignetheit*.[843] Während die Prüfung körperlicher und geistiger Mängel (z.B. Beeinträchtigung des Sehvermögens oder der Reaktionsschnelligkeit, Drogenabhängigkeit) in der Regel keine Schwierigkeiten bereitet, ist die Beurteilung charakterlicher Mängel oftmals mit erheblichen Problemen verbunden.[844] Eine charakterliche Ungeeignetheit liegt dann vor, wenn sich aus der Tat ergibt, dass der Täter aufgrund seiner Persönlichkeit bei weiterer Teilnahme am Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit darstellt. Die Schwere der Tatschuld ist hierbei nur bedeutsam, soweit sie Indizien für diese Gefahr liefern kann.[845] Durch die bereits aufgeführte Entscheidung des BGH[846] wurde

---

[836] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 154; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 46; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 23; *Dreher/Fad,* NZV 2004, 231, 233.

[837] *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 14.

[838] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 283; *Burmann,* in: Burmann u.a., StVR, § 69 Rn. 16; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 58; *BGH,* NZV 2001, 434, 435.

[839] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 246.

[840] *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 25.

[841] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 58.

[842] Hierzu im Einzelnen, *Hentschel,* TFF, Rn. 599 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 50 ff.; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 24 ff.

[843] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 154; *Hentschel/Krumm*, Rn. 459; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 24.

[844] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 247; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 26.

[845] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 154.

[846] *BGH,* NZV 2005, 486 = NStZ 2005, 503 = StV 2005, 551 = NJW 2005, 1957.

nunmehr klargestellt, dass der charakterliche Mangel sich auf die verkehrsspezifische Gefährlichkeit des Täters beziehen muss. Eine allgemeine charakterliche Unzuverlässigkeit und insbesondere die Neigung, Straftaten der allgemeinen Kriminalität zu begehen, genügt nicht.[847]

Die Prüfung des Vorliegens eines Eignungsmangels wird für die Praxis dadurch erleichtert, dass der Gesetzgeber in *§ 69 II StGB* einen Katalog von Delikten aufgeführt hat, die im *Regelfall* zur Annahme eines Eignungsmangels führen sollen. Regeltatbestände sind die Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c StGB, die Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB, das unerlaubte Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB, wenn es sich um einen Unfall handelt, bei dem ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden ist bzw. ein an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist, und schließlich der Vollrausch nach § 323 a StGB, wenn dieser sich auf eine der gerade dargestellten Taten bezieht. Während die Voraussetzungen der Regelbeispiele der §§ 315 c, 316, 323 a StGB unproblematisch sind, kann nach Verurteilungen gemäß § 142 StGB die Frage zweifelhaft sein, was unter einem „bedeutenden Schaden" im Sinne des § 69 II Nr. 3 StGB zu verstehen ist.[848] Liegt mindestens einer dieser Regeltatbestände vor, wird dies als so schwerwiegend eingestuft, dass es weiterer Prüfungen nicht mehr bedarf und der Eignungsmangel als feststehend zu betrachten ist.[849] Das Vorliegen einer der genannten Indiztaten entbindet den Tatrichter daher von einer Gesamtwürdigung aller Tatumstände einschließlich der Persönlichkeit des Angeklagten. Nur in besonderen Ausnahmefällen und unter erhöhtem Argumentationsaufwand kann von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden. Ausnahmefälle von der Regel des § 69 II StGB können sich aus Umständen der Tat (z.B. notstandsähnliche Situationen; Bagatelldelikte)[850] oder aus besonderen Umständen in der Persönlichkeit des Täters[851] ergeben, wobei insbesondere letztere äußerst selten sind. Jedenfalls können fehlende Vorbelastungen, eine lange Fahrpraxis und die Unverzichtbarkeit der Fahrerlaubnis für den Beruf die Annahme eines Wegfalls der Ungeeignetheit nicht rechtfertigen. Selbst bei erstmaliger Begehung einer Tat des § 69 II StGB entfällt grundsätzlich nicht die Indizwirkung.[852] Vor dem Hintergrund des Zwecks der Maßregel als Sicherung des Straßenverkehrs kann eine praktisch relevante Ausnahme von der Indizwirkung des

---

[847] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 26.

[848] Die Untergrenze des Schadens dürfte derzeit bei mindestens 1.300 € anzusetzen sein, vgl. hierzu im Einzelnen *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 323 f.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 471; *Athing,* in: MüKo StGB, § 69 Rn. 70 ff.; *Schäfer,* NZV 1999, 190 f.

[849] *Hentschel/Krumm*, Rn. 469; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 154; *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, Rn. 716.

[850] Hierzu im Einzelnen *Hentschel/Krumm*, Rn. 475 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 88 ff.; *Freyschmidt,* S. 181; *Krehl,* DAR 1986, 33, 36.

[851] Hierzu im Einzelnen *Hentschel/Krumm*, Rn. 483 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 92; *Freyschmidt,* S. 182.

[852] *Scherer,* BA 1983, 123, 126.

§ 69 II StGB jedoch im Wegfall des Eignungsmangels zum Zeitpunkt des Urteils liegen.[853] In diesem Zusammenhang können z.B. eine lange Verfahrensdauer[854] und die zwischenzeitlich erfolgte Teilnahme an Nachschulungsmaßnahmen[855] (für alkoholauffällige Kraftfahrer) praktische Bedeutung haben.

Liegen keine Straßenverkehrsstraftaten der in § 69 II StGB genannten Form vor, bedarf es einer eingehenden Prüfung des Eignungsmangels auf Basis einer Gesamtwürdigung von Tat und Täterpersönlichkeit.[856] Aus der Straftatbegehung allein ergibt sich keine Regelvermutung der Ungeeignetheit.[857] Die vom Gericht zu treffende Prognose über die Ungeeignetheit erfolgt durch sorgfältige Abwägung der Gesamtumstände der Tat unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Täters, seiner bisherigen Lebensführung, seines bisherigen Verhaltens im Straßenverkehr und etwaiger einschlägiger Vorstrafen. In diesem Zusammenhang seien auch die erweiterten Verwertungsmöglichkeiten gemäß § 52 II BZRG bezüglich eines evtl. Vorhandenseins straßenverkehrsbezogener Vorstrafen erwähnt. Welche Anforderungen an die Darlegung des die Ungeeignetheit begründenden Eignungsmangels zu stellen sind, hängt insbesondere davon ab, in welchem Maße der Anlasstat selbst nach den Umständen des Einzelfalles eine Indizwirkung beigemessen werden kann. Dabei kommt den außerhalb der Tat liegenden Umständen umso mehr Bedeutung zu, je geringer die Indizwirkung der Tat im konkreten Einzelfall ist. Bei Straßenverkehrsdelikten außerhalb des Regelkatalogs ist für die Beurteilung der Ungeeignetheit entscheidend, ob die Taten ihrem Gewicht nach den in § 69 II StGB genannten Straßenverkehrsstraftaten gleichkommen und Ausdruck eines grundsätzlich fehlenden Verantwortungsbewusstseins für verkehrsgerechtes Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr darstellen.[858] Bei „verkehrsspezifischen Anlasstaten“ ist freilich häufiger eine Ungeeignetheit anzunehmen, weil bei diesen die Beeinträchtigung der Straßenverkehrssicherheit offen zutage tritt.[859] Bei den Delikten der allgemeinen Kriminalität bzw. den sog. „Zusammenhangstaten“ bedarf es hingegen – wie bereits dargelegt – einer vertieften Auseinandersetzung des Gerichtes mit der Beurteilung der Ungeeignetheit, insbesondere vor dem Hintergrund, dass § 69 StGB den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs bezweckt und gerade nicht der allgemeinen Kriminalitätsbekämpfung dient.

---

[853] Hierzu im Einzelnen *Hentschel/Krumm*, Rn. 486 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 94; *Piesker,* NZV 2002, 297, 299 f.

[854] Vgl. hierzu *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 330; *Schulz,* NZV 1997, 62 ff.; *Gübner/Krumm,* NJW 2007, 2801, 2804.

[855] Siehe hierzu *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 97 ff.; *Bode,* NZV 2004, 7, 9 ff.

[856] *Athing,* in: MüKo StGB, § 69 Rn. 81; *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 32 ff.

[857] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 32; *BGH,* StV 2004, 132, 134.

[858] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 55.

[859] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 155; *Hentschel/Krumm*, Rn. 511 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 106.

2.2.3 Rechtsfolgen der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung

Liegen die Voraussetzungen des § 69 StGB vor, ist die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen.[860] Es liegt somit nicht im Ermessen des Richters, ob er die Fahrerlaubnis entzieht oder nur ein Fahrverbot verhängt. Einer weiteren Prüfung der Verhältnismäßigkeit (§ 62 StGB) bedarf es gemäß § 69 I S. 2 StGB nicht.[861] Mit der Rechtskraft des Urteils (§ 69 III S. 1 StGB) erlischt jede dem Angeklagten von einer deutschen Behörde erteilte Fahrerlaubnis sämtlicher Klassen.[862] Lediglich von der Sperre kann das Gericht bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnehmen, so dass es Sache der Verwaltungsbehörde ist, dem Angeklagten erneut eine Fahrerlaubnis – beschränkt auf die von der Sperre ausgenommenen Kraftfahrzeugarten – zu erteilen. Ein von einer deutschen Behörde ausgestellter Führerschein wird im Urteil eingezogen (§ 69 III S. 2 StGB). Ist dem Täter noch nie eine Fahrerlaubnis erteilt worden oder ist sie ihm bereits bestandskräftig durch die Verwaltungsbehörde oder durch eine rechtskräftige strafgerichtliche Entscheidung entzogen worden, bleibt nur die Anordnung einer selbstständigen Sperre nach § 69 a Abs. 1 S. 3 StGB.[863] Zugleich mit der Entziehung der Fahrerlaubnis wird vom Gericht eine *Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis* angeordnet (§ 69 I S. 1 StGB). Die Sperrfrist soll gewährleisten, dass der zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignete Täter für die voraussichtliche Dauer seiner Ungeeignetheit von der Teilnahme am Straßenverkehr ausgeschlossen bleibt.[864] Dabei ist die Sperre nach Zeiteinheiten (Monaten, Jahren oder auch Wochen) zu bestimmen.[865] Die Dauer der Sperre (Sperrfrist) kann zwischen sechs Monaten und fünf Jahren betragen (§ 69 I S. 1 StGB) und in Ausnahmefällen sogar lebenslang sein (§ 69 I S. 2 StGB), wenn vom Täter infolge seiner Ungeeignetheit besondere Gefahren für die Allgemeinheit drohen[866]. Bei Wiederholungstätern liegt das Mindestmaß der Sperrfrist bei einem Jahr (§ 69 a III StGB). Die Sperrfrist beginnt mit der Rechtskraft des Urteils (§ 69 a V S. 1 StGB) und endet mit dem Ablauf der Frist oder durch vorzeitige Aufhebung der Sperre (§ 69 a VII StGB).[867] Ob der Täter in Haft ist oder sonst tatsächlich nicht in der Lage ist, während der Sperrfrist ein Kraftfahrzeug zu führen, ist unerheblich.[868]

---

[860] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 107; *Hentschel/Krumm*, Rn. 522.

[861] Vgl. hierzu jedoch umfassend *Hellwig*, S. 147 ff.

[862] *Hentschel/Krumm*, Rn. 524; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 113. Die Fahrerlaubnis lebt somit nach Ablauf der Sperrfrist nicht wieder auf. Wie aus § 20 I FeV folgt, bedarf es hierzu einer neuen Fahrerlaubnis, die beantragt werden muss und deren Wiedererteilung (§§ 2 ff. StVG i.V.m. §§ 7 bis 19 FeV) davon abhängt, dass die in § 20 III FeV genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

[863] *Athing,* in: MüKo StGB, § 69 Rn. 87, § 69a Rn. 5; *Geppert,* in: LK StGB, § 69a Rn. 2 ff.

[864] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 249.

[865] *Hentschel/Krumm,* Rn. 534.

[866] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 157.

[867] Zur Berechnung der Sperrfrist im Einzelnen vgl. *Athing,* in: MüKo StGB, § 69a Rn. 42 ff. Zur Abkürzung der Sperrfrist vgl. *Hentschel,* DAR 1979, 317 ff.; *Seehon,* DAR 1979, 321 ff.; *Piesker,* NZV 2002, 297, 300 f.

[868] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 158.

2.2.4 Besonderheiten bei Jugendlichen

Nach § 7 JGG kann die Entziehung der Fahrerlaubnis auch im Jugendstrafverfahren angeordnet werden, obwohl die Maßregel nach §§ 69 ff. StGB eigentlich nicht in das Erziehungskonzept des Jugendstrafrechts passt, weil ihr Zweck allein im Schutz der Allgemeinheit vor den Gefahren im Straßenverkehr liegt.[869] Ob vor diesem Hintergrund bei Verfahren gegen Jugendliche und Heranwachsende jugendstrafrechtliche Besonderheiten zu beachten sind, wird uneinheitlich beurteilt.[870] Teilweise wird sowohl in Rechtsprechung[871] als auch im Schrifttum[872] die Ansicht vertreten, im Verfahren gegen Jugendliche und Heranwachsende würde dem Jugendrichter auch bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 69 II StGB eine weithin freie Ermessensentscheidung zustehen. Eine derartige Beweisregel sei nämlich mit dem das jugendstrafrechtliche Verfahren beherrschenden Erziehungsgedanken und zudem mit dem Wortlaut des § 7 JGG nicht vereinbar. Nach der Gegenansicht[873] gilt die Indizwirkung des § 69 II StGB auch uneingeschränkt bei der Anwendung von Jugendstrafrecht, dessen spezielle, vorwiegend erzieherische Ausgestaltung keinen Einfluss auf die Beurteilung der Fahreignung habe. Dies folge bereits aus dem Zweck der Maßregel. Ferner habe die gesetzliche Regelvermutung des § 69 II StGB im Hinblick auf die besondere Risikogruppe der Jungfahrer gerade aus verkehrs- und jugendkriminologischer Sicht ihre besondere Berechtigung. Aus diesen Gründen seien mithin die allgemeinen Voraussetzungen der §§ 69 ff. StGB ohne jugendspezifischen Bezug bestimmend, so dass dem Jugendrichter dabei kein erzieherischer Ermessensspielraum zustehe.[874] Unter diesem Aspekt habe allerdings eine sorgfältige und jugendgerechte Prüfung der Voraussetzungen zu erfolgen.[875] Die 2. Jugendstrafrechtsreform-Kommission hat sich in ihrem Abschlussbericht vom 15. August 2002 dafür ausgesprochen, bei der Entziehung der Fahrerlaubnis dem Gericht ein Ermessen einzuräumen, durch das es die jugendtypischen Aspekte der Straßenverkehrsdelikte sowie die Betroffenheit von einer Fahrerlaubnisentziehung angemessen berücksichtigen kann.[876]

---

[869] *Rössner,* in: Meier u.a. (Hrsg.), JGG, § 7 Rn. 13.

[870] Siehe hierzu im Einzelnen *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 5, 93, § 69a Rn. 29; *Hentschel/Krumm,* Rn. 519 ff.; *Freyschmidt,* S. 183; *Wölfl,* NZV 1999, 69 ff.

[871] *AG Oldenburg,* StV 2008, 230; *LG Oldenburg,* MDR 1988, 697; *LG Oldenburg,* BA 1990, 136; *BezG Meiningen* (zitiert bei *Janiszewski,* NStZ 1992, 269 f.); so tendenziell wohl auch *OLG Zweibrücken,* NZV 1999, 442; *AG Saalfeld,* NStZ 1994, 89.

[872] *Eisenberg,* JGG, § 7 Rn. 5, 73; *Albrecht,* Jugendstrafrecht, S. 147; so tendenziell wohl auch *Freyschmidt,* S. 183.

[873] Z.B. *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 93; *Hentschel/Krumm,* Rn. 519 ff.; *Athing,* in: MüKo StGB, § 69 Rn. 66; *Brunner/Dölling,* JGG, § 7 Rn. 13; *Ostendorf,* JGG, § 7 Rn. 15; *Molketin,* BA 1988, 310, 312; *Janiszewski,* NStZ 1985, 112; *ders.,* NStZ 1988, 543; *ders.,* Verkehrsstrafrecht, S. 281; *Wölf,* NZV 1999, 69, 70.

[874] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 6 Rn. 22; *Rössner,* in: Meier u.a.(Hrsg.), JGG, § 8 Rn. 13; *Diemer,* in: Diemer/Schatz/Sonnen, JGG, § 7 Rn. 15.

[875] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 6 Rn. 22.

[876] *2. Jugendstrafrechtsreform-Kommission,* DVJJ-Journal 2002, 227, 252.

Jedenfalls kann für die vorliegend durchgeführte Untersuchung nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Ansicht, die jugendstrafrechtliche Besonderheiten bei § 69 II StGB berücksichtigt, mindernd auf die tatsächliche Anwendungspraxis des § 69 StGB bei jugendlichen und heranwachsenden Straßenverkehrsstraftätern auswirkt, zumal Teile der Rechtsprechung dieser Ansicht folgen und der Jugendgerichtsgesetzkommentar *Eisenbergs* der Standard-Kommentar im Jugendgerichtsverfahren ist[877]. Darüber hinaus ist wohl anerkannt, dass sich gegenüber Jugendlichen und Heranwachsenden jedenfalls eine „schematische Handhabung" der Regelvermutung verbietet.[878] Dem Gericht ermöglicht der in § 69 II StGB gewährte Beurteilungsspielraum, auf die Besonderheiten in der Reifung des jungen Täters einzugehen und auch beim Vorliegen eines Regeltatbestandes des § 69 II StGB genau zu prüfen, ob die Tat im Hinblick auf die Sprunghaftigkeit der Entwicklung junger Menschen und der teilweise Episodenhaftigkeit ihrer Taten wirklich Ausdruck einer charakterlichen Ungeeignetheit ist.[879]

Schließlich wird in diesem Zusammenhang teilweise kritisiert, dass die Sicherungsmaßregel der Fahrerlaubnisentziehung dem erzieherisch zu beachtenden Streben Jugendlicher und Heranwachsender (auch) nach dem Kfz als Statussymbol kaum Rechnung trägt.[880] Speziell bei jungen Straftätern sei ferner der Entzug oder die Sperre für eine Erteilung der Fahrerlaubnis insofern nicht ganz unproblematisch, als sie eine gewisse Folgekriminalität (§ 21 StVG, § 142 StGB) provozieren kann.[881] Gerade bei der Nicht-Katalogtat des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG scheint eine jugendrichterliche Weisung, eine Fahrerlaubnis zu erwerben, kriminalpädagogisch und kriminalprophylaktisch oft sinnvoller als die Anordnung einer isolierten Sperrfrist.[882] Die Verhängung isolierter Sperren bei jugendlichen (Wiederholungs-)Tätern des § 21 StVG, die sich aber ansonsten straffrei verhalten, wäre geradezu widersinnig, da sie dem Schutzweck der Maßregel insofern zuwiderläuft, als eine fortdauernde Gefährdung der Allgemeinheit durch weitere Teilnahme der Verurteilten am Straßenverkehr ohne gültige Fahrerlaubnis erreicht wird.[883] Allerdings kommt die Weisung, eine gültige Fahrerlaubnis zu erwerben, nur in Betracht, wenn sich die Nichteignung des Betroffenen allein auf die häufigen Verstöße gegen § 21 StVG stützt. Aufgrund der jugendtypischen Besonderheiten scheint es also oftmals angezeigt, gerade Jugendlichen, welche die

[877] Darauf hinweisend *Hentschel/Krumm,* Rn. 520.

[878] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 93; *Wölf,* NZV 1999, 69, 70; *Janiszewski,* NStZ 1988, 543; *Freyschmidt,* S. 183.

[879] Vgl. auch *Koch*, in: 15. VGT 1977, S. 37, 42, der in diesem Zusammenhang von „temporärer Nichteignung" Jugendlicher, wo der Reifeprozess noch nicht abgeschlossen ist, spricht.

[880] *Eisenberg,* JGG, § 7 Rn. 5; *Molketin,* DAR 82, 114, 116.

[881] *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 33 Rn. 128; *Streng,* Jugendstrafrecht, Rn. 254; *AG Saalfeld,* DVJJ-Journal 2001, 426; *Molketin,* DAR 1982, 114, 116; *Messner,* ZVS 1988, 79, 80.

[882] *AG Saalfeld,* StV 2005, 65, 66; *Geppert,* in: LK, § 69 Rn. 93; vgl. auch *LG Gera*, StV 1999, 661; *AG Göttingen,* StV 2002, 372; *Molketin,* DAR 1982, 114, 116.

[883] *Molketin,* DAR 1982, 114, 116.

Fahrerlaubnis noch nicht erworben haben, die Chance auf eine legale Straßenverkehrsteilnahme für die Zukunft nicht zu versperren.[884] Die Jugendgerichte sollten daher bei der erforderlichen Persönlichkeitsbewertung im Rahmen der Maßregelverhängung nach § 69 StGB stets erzieherische Gesichtspunkte berücksichtigen. Angesichts des im Maßregelrecht herrschenden Zweckgedankens erscheint es als kriminalpolitisch verfehlt, wenn auf das Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) mit einer Maßregel nach §§ 69 ff. StGB reagiert und damit häufig ein kriminalisierender Teufelskreis eröffnet wird.[885]

2.3 Das Fahrverbot gemäß § 44 StGB

2.3.1 Einführung

Das Fahrverbot ist durch das Zweite Straßenverkehrssicherungsgesetz vom 26.11.1964 in die Palette der Möglichkeiten, einem Kraftfahrer im Interesse der Straßenverkehrssicherheit das Führen von Kraftfahrzeugen zu untersagen, aufgenommen worden. Es ist die einzige vom Gesetzgeber ausdrücklich so bezeichnete *Nebenstrafe* des geltenden Rechts.[886] Daraus folgt, dass das Fahrverbot nicht isoliert gegen den Täter, sondern nur in Kombinationen mit einer Hauptstrafe (Geld- oder Freiheitsstrafe) verhängt werden kann. Ferner kommt es neben einer Entziehung der Fahrerlaubnis nur in Betracht, wenn dort bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausgenommen werden.[887] Durch §§ 44 StGB erhält das Gericht die Befugnis, einem schuldhaft handelnden Täter unter den dort genannten Voraussetzungen das Führen von Kraftfahrzeugen jeder oder einer bestimmten Art für die Dauer von einem bis zu drei Monaten zu verbieten. Damit ist das Fahrverbot auch nach seiner zeitlichen Höchstdauer ganz bewusst von der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis unterschieden, deren Mindestfrist sechs Monate beträgt.[888] Zudem bleibt im Unterschied zur Fahrerlaubnisentziehung der Verurteilte weiter Inhaber einer Fahrerlaubnis. Obwohl das Fahrverbot Strafe ist, stellt es im Verhältnis zu § 69 StGB mithin die geringere Maßnahme dar.[889] Infolgedessen ist das Fahrverbot als *Denkzettel- und Besinnungsstrafe* einzustufen[890], die für nachlässige, leichtfertige oder sonst pflichtvergessene Kraftfahrer als zusätzliche Warnung dienen soll.[891] Trotz des Strafcharakters des Fahrverbotes steht also nicht die Vergeltung für das begangene Unrecht, sondern der Strafzeck der Spezialprävention im Vordergrund.[892] Dies gilt in besonderem Maße bei der,

---

[884] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 45.
[885] *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 13.
[886] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 134; *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 1.
[887] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 92; *Krumm,* SVR 2009, 136, 139.
[888] *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 1.
[889] *Burmann,* in: Burmann u.a., StVR, § 44 Rn. 2.
[890] Hierzu ausführlich *Halecker*, S. 60 ff.
[891] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 134; *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 2.
[892] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 134; *Hentschel/Krumm,* Rn. 717.

wie sich aus §§ 2, 6 und 76 S. 1 JGG ergibt, zulässigen Anwendung des Fahrverbots gegen Jugendliche.[893]

Wenngleich das Fahrverbot gemäß § 44 StGB nicht annähernd die gleiche praktische Bedeutung hat wie die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB[894], wird seit Jahrzehnten eine inhaltliche und zeitliche Erweiterung seines Anwendungsbereichs diskutiert.[895] Dabei variieren die Forderungen zwischen der Aufwertung des Fahrverbotes zu einer selbständigen Hauptstrafe mit straßenverkehrsbezogener Anlasstat[896], seiner Anwendung auch auf dem Gebiet der allgemeinen Kriminalität[897], der Erhöhung der Verbotsdauer von drei auf sechs[898] bzw. zwölf Monate[899] oder sogar zehn Jahre[900], seiner Normierung als Regelsanktion in Fällen der sog. Zusammenhangstaten[901] und schließlich der Einführung des Fahrverbots als Zuchtmittel im Jugendstrafrecht[902].

2.3.2 Die Voraussetzungen des strafrechtlichen Fahrverbotes

Voraussetzung ist die Verurteilung wegen einer Straftat, die der Täter bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat.[903] Unter einer Straftat versteht man dem allgemeinen Begriff entsprechend eine rechtswidrige und schuldhafte Tat, die den Tatbestand eines Strafgesetzes erfüllt.[904] Dabei kommt es weder darauf an, ob ein Vergehen oder Verbrechen, eine fahrlässige oder vorsätzliche Tat, ein versuchtes oder vollendetes Delikt vorliegt, noch wie hoch die erkannte Strafe ist oder ob sie zur Bewährung ausgesetzt wird. Ferner kann das Fahrverbot nur im

---

[893] *Athing,* in: Müko StGB, § 44 Rn. 1; vgl. zum Fahrverbot als Rechtsfolge einer Straftat von Jugendlichen bzw. Heranwachsenden ausführlich *Halecker,* S. 161 ff.

[894] Siehe hierzu sogleich Punkt *2.4.*

[895] Zu den Reform-Diskussionen vgl. umfassend *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 117 ff.; *Halecker,* S. 151 ff.; *Buchner,* S. 96 ff.; *Riehe,* S. 30 ff., S. 87 ff.; *Lohkamp,* S. 52 ff.; *Gronemeyer*, S. 133 ff.; *Plank,* Das Fahrverbot und die Verwarnung mit Strafvorbehalt, S. 11 ff.; *König,* NZV 2001, 6 ff.; *Franke,* ZRP 2002, 20 ff.; *Kulemeier,* NZV 1993, 212 ff.; *Dölling,* ZStW 104, 260, 287 f.; *Fehl,* DAR 1998, 379 ff.; *Streng,* ZStW 111, 827, 851 ff.; *Arbeitskreis II,* in: 39. VGT 2001, S. 71 ff.

[896] Vgl. z.B. Die Empfehlungen der *Kommission zur Reform des strafrechtlichen Sanktionensystems*, veröffentlicht in NZV 2000, 203; *Bönke,* DAR 2000, 385, 387.

[897] Z.B. *König,* NZV 2001, 6, 11; *Stöckel,* in: 15. VGT 2001, S. 83, 88; *Schöch,* Gutachten C zum 59. DJT 1992, S. 120; *von der Aa/Pöppelmann,* Jura 1999, 462.

[898] Z.B. *Röwer,* in: 39. VGT 2001, S. 71, 81 f.; *Schäpe,* in: 15. VGT 2001, S. 90, 97 f.

[899] Z.B. *Kulemeier,* S. 336 f.; *von der Aa/Pöppelmann,* Jura 1999, 462, 463.

[900] *Gronemeyer,* S. 160 f., S. 166, mit der Einschränkung, dass die Fahrerlaubnisentziehung als Maßregel nur für eine sich aus einer Straftat ergebenden körperlichen oder geistigen Ungeeignetheit beibehalten und für sich aus einer Straftat ergebenden charakterliche Ungeeignetheit allein mit einer schuldangemessenen Strafe in Form des Fahrverbots reagiert wird.

[901] BT-Drs. 15/2725, S. 23.

[902] Vgl. hierzu *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 6 Rn. 23a; *Franke,* ZRP 2002, 20, 23; *Halecker,* S. 196 ff.

[903] Vgl. hierzu die obigen Ausführungen unter Punkt *2.2.2.*

[904] Hierzu im Einzelnen *Herzog,* in: NK StGB, § 44 Rn. 10; *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 3 f.; *Athing,* in: Müko StGB, § 44 Rn. 3 f.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 728.

Falle der Verurteilung angeordnet werden. Ein Schuldspruch ohne gleichzeitige Bestrafung genügt für die Anwendbarkeit des § 44 StGB nicht.[905]

Der Täter muss sich entweder *„bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs"* oder *„unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers"* strafbar gemacht haben. Hierbei kommen die typischen Straßenverkehrsstraftaten einschließlich der im Straßenverkehr begangen fahrlässigen Tötungen und Körperverletzungen sowie Nötigungen in Betracht.[906] Ähnlich wie beim Fahrerlaubnisentzug nach § 69 StGB ist auch bei der Verhängung eines Fahrverbotes problematisch, wann eine Straftat „im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges" begangen wurde, wobei im Wesentlichen die gleichen Grundsätze wie bei § 69 StGB gelten, so dass auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen werden kann.[907] Jedoch müssen die divergierende Rechtsnatur des Fahrverbotes als Strafe und der Fahrerlaubnisentziehung als Maßregel sowie die daraus resultierenden unterschiedlichen Zielrichtungen beider Maßnahmen (Einwirkung auf den Täter – Sicherung vor dem Täter) stets bei der Auslegung der jeweiligen Anordnungsvoraussetzungen bedacht werden.[908] Ein weiteres Problem stellt sich bei § 44 StGB insofern, ob die „Anlasstat" eine Straftat „von einigem Gewicht" sein muss.[909] Im Übrigen gelten allgemeine Strafzumessungsgrundsätze, wobei vor allem der Zweck der Strafe als Denkzettel- und Besinnungsstrafe zu beachten ist.[910] Danach kommt ein Fahrverbot namentlich dann in Betracht, wenn eine Entziehung der Fahrerlaubnis noch nicht angezeigt sowie neben der Hauptstrafe erforderlich ist, um den Strafzweck zu erreichen. Da auf das Fahrverbot Strafzumessungsgesichtspunkte anzuwenden sind, muss das Gericht auch die den Täter unter Umständen besonders stark belastenden Auswirkungen des Fahrverbotes berücksichtigen. Zudem kommt vor dem Hintergrund der spezialpräventiven Zielsetzung dem Zeitablauf zwischen Tat und Aburteilung bei der Notwendigkeit eines Fahrverbotes entscheidende Bedeutung zu.[911]

Liegen die Voraussetzungen des § 44 I S. 1 StGB vor, entscheidet das Gericht nach seinem pflichtgemäßen Ermessen über die Verhängung eines – unbeschränkten oder beschränkten – Fahrverbotes und seiner Dauer, wobei es einer eingehenden Prüfung der allgemeinen Strafzumessungsgrundsätze bedarf. Dabei besteht

[905] Ein Fahrverbot scheidet mithin aus, wenn gemäß § 60 StGB von Strafe abgesehen wird oder wenn eine Geldstrafe gemäß § 59 StGB nur vorbehalten ist. Ob das Gericht ein Fahrverbot anordnen darf, wenn es im Übrigen nach § 27 JGG lediglich die Schuld feststellt, ist umstritten, vgl. hierzu *Hentschel/Krumm,* Rn. 728; *Geppert,* in: LK StGB § 44 Rn. 8 ff.; *Krumm,* SVR 2009, 136, 137.

[906] *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 5; *Hentschel/Krumm,* Rn. 729.

[907] Siehe hierzu auch *Halecker,* S. 79 ff.; *ders.,* BA 2005, 93 ff.; *Krumm,* SVR 2009, 136, 137.

[908] *Halecker,* S. 73 f.

[909] Hierzu im Einzelnen *Molketin,* NZV 2001, 411 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 7; *Herzog,* in: NK StGB, § 44 Rn. 11; *Stree/Kinzig,* in: Schönke/Schröder, § 44 Rn. 6.

[910] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 93.

[911] Vgl. hierzu *Metzger,* NZV 2005, 178 f.; *Krumm,* NZV 2005, 449 ff.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 733 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 25; *Krumm,* SVR 2009, 136, 138 f.

zwischen Hauptstrafe und Nebenstrafe eine Wechselwirkung, so dass beide Strafen gemeinsam betrachtet die Tatschuld nicht überschreiten dürfen.

Ähnlich wie bei der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB ist bei der Verhängung eines Fahrverbotes das Ermessen des Gerichtes jedoch insoweit eingeschränkt, dass nach § 44 I S. 2 StGB ein solches „in der Regel" anzuordnen ist, wenn der Täter wegen alkoholbedingter Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c I Nr. 1a StGB oder wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB verurteilt, aber entgegen der Regel in § 69 II StGB eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht angeordnet wird. Kriminalpolitischer Hintergrund dieser Regelung ist das Ziel, die besonderen Gefahren von betrunkener Teilnahme am Straßenverkehr nachhaltig mahnend zu verdeutlichen[912]. Konsequenz der Beschränkung auf Fälle der §§ 315 c I Nr. 1a, III, 316 StGB ist, dass in allen übrigen Regeltatbeständen des § 69 II StGB ein Regelfall im Sinne des § 44 I S. 2 StGB verneint werden muss. Entgegen dem Gesetzeswortlaut gilt dies wohl jedoch nicht für eine Verurteilung wegen Vollrausches (§ 323 a StGB), sofern sich diese auf eine rauschbedingte Trunkenheitsfahrt bezieht.[913] Dafür spricht zum einen die ratio legis dieser Vorschrift sowie ihre Entstehungsgeschichte und zum anderen die gesetzliche Gleichstellung von rauschbedingter Trunkenheitsfahrt (§§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB) und entsprechendem Vollrausch (§ 323 a StGB) in § 69 II StGB.

Obwohl das Ermessen in den Regelfällen des § 44 I S. 2 StGB nicht auf Null reduziert ist, handhabt die Rechtsprechung Ausnahmen von der Regel äußerst restriktiv:[914] Das Gericht, das trotz des Vorliegens eines Regelfalles nach § 44 I S. 2 StGB ein Fahrverbot nicht anordnen will, muss ausführlich darlegen, warum es die Verhängung dieser Sanktion im besonderen Fall nicht für geboten hält. Allgemein muss aus der Begründung ersichtlich sein, dass die Tat so wesentlich von dem typischen Erscheinungsbild von Trunkenheitsfahrten abweicht, dass sie nicht mehr als Regelfall angesehen werden kann.[915]

2.3.3 Rechtsfolgen des strafrechtlichen Fahrverbotes

Das Fahrverbot, das mit Eintritt der Rechtskraft des Urteils wirksam wird (§ 44 II S. 1 StGB), hat die Folge, dass dem Verurteilten untersagt ist, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge zu führen. Der Führerschein wird in amtliche Verwahrung genommen (§ 44 II S. 2 StGB). Die Mindestdauer des Fahrverbotes beträgt einen Monat, die Höchstdauer drei Monate. Die Begrenzung der Höchstdauer erklärt sich aus dem Bestreben, die „Denkzettel"-Funktion der Nebenstrafe gegenüber der Sicherungsmaßnahme des § 69 StGB mit ihrer Mindestsperre von sechs Mo-

---

[912] *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 33; *Herzog,* in: NK StGB, § 44 Rn. 32.

[913] *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 34.

[914] *Herzog,* in: NK StGB, § 44 Rn. 32; siehe hierzu im Einzelnen *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 38 ff.

[915] Vgl. hierzu *Zabel,* BA 1995, 254, 257 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 40; *Krumm,* SVR 2009, 136, 138; *Athing,* in: Müko StGB, § 44 Rn. 13.

naten deutlich abzusetzen.[916] Sinnvollerweise wird das Fahrverbot in der Regel nach vollen Monaten festgesetzt, obgleich wohl von Gesetzes wegen auch zulässig ist, die Dauer der Nebenstrafe im Einzelfall nach Wochen oder gar Tagen zu bemessen.[917] Das Fahren entgegen des Fahrverbotes wird nach § 21 StVG bestraft und lässt nicht selten den Schluss auf einen Eignungsmangel im Sinne des § 69 StGB zu, so dass auch eine Fahrerlaubnisentziehung droht.[918]

2.4 Kriminologische Aspekte[919]

Nach den Daten der StVS wurde im Jahr 2011 in 101.044 Fällen die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen bzw. eine isolierte Sperrfrist gemäß § 69 a I S. 3 StGB verhängt.[920] Ferner wurde bei 28.361 Verurteilungen neben der Verhängung einer Hauptsanktion auch ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB ausgesprochen.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist die am häufigsten verhängte Maßregel, auf die rund 97 % aller Maßregelanordnungen entfällt.[921] Die Gerichte sprachen im Jahr 2011 gegen 54,5 % aller wegen Straftaten im Straßenverkehr Verurteilten eine Maßnahme nach §§ 69 ff. StGB aus.[922] Weiterhin zeigt sich, dass die Entziehung dann in 80 % der Fälle auf einer Straftat im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss beruht. Auf den für die Zusammenhangstaten relevanten Bereich der an sich straßenverkehrsfremden Delikte entfallen 7 % der strafrichterlichen Entziehungen. Zudem ist die Fahrerlaubnisentziehung nach der Geldstrafe die zweithäufigste Sanktion und steht als grundsätzlich spezialpräventiv orientierte Maßregel der Besserung und Sicherung ganz im Mittelpunkt der Bekämpfung der Straßenverkehrskriminalität.[923]

Im Vergleich dazu wurde lediglich gegen 14 % aller wegen Straftaten im Straßenverkehr Verurteilten ein Fahrverbot nach § 44 StGB verhängt.[924] Der Anteil der Nicht-Straßenverkehrsstraftaten beläuft sich im Bereich des strafrechtlichen Fahrverbotes auf 16,6 %. Damit hat das Fahrverbot im Vergleich zu den Maßnahmen nach §§ 69 ff. StGB eine zahlenmäßig untergeordnete Bedeutung, während sich die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung zu der am häufigsten ausgesprochenen verkehrsausschließenden Maßnahme entwickelt hat.

---

[916] *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 50.

[917] *Krumm,* SVR 2009, 136, 139; *Geppert,* in: LK StGB, § 44 Rn. 50; a.A. *Burmann,* in: Burmann u.a., StVR, § 44 Rn. 10.

[918] *Hentschel/Krumm,* Rn. 771.

[919] Zu kriminologischen Gesichtspunkten der straßenverkehrsspezifischen Sanktionen siehe auch *Hellwig,* S. 111 f., S. 124 ff.; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 10; *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 6; *Herzog,* in: NK StGB, § 44 Rn. 3 ff.; *Lohkamp,* S. 41 ff.; *Sowada,* in: 42. VGT 2004, S. 142 f.; *Riehe,* S. 27 ff.; *Kulemeier,* S. 365.

[920] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 324.

[921] Eigene Berechnung nach *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 348 ff.

[922] Eigene Berechnung nach *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 25, S. 348.

[923] *Schöch,* Gutachten C zum 59. DJT 1992, S. 30.

[924] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 25, S. 348.

In der rechtspraktischen Handhabung der Maßregel des § 69 StGB drückt sich die Eigenschaft der Straßenverkehrsstrafsachen als Massenverfahren aus.[925] Besonders im Hinblick auf die Regeltatbestände in § 69 II StGB ist die Anwendung der Fahrerlaubnisentziehung in der rechtlichen Praxis „fest verankert“[926]. Die Maßregel trifft dabei weit überwiegend Alkoholfahrer.[927] Eine vertiefte Prognose kann bei den regelmäßig kurzen Hauptverhandlungen nicht erwartet werden, weshalb sich die Praxis jedenfalls bei den Massendelikten nach den §§ 316, 315 c StGB mit verhältnismäßig einheitlichen Sätzen behilft.[928] Vor dem Hintergrund der Überlastung der Gerichte mit Straßenverkehrsstrafsachen liegt es daher nahe, dass bei Vorliegen einer Indiztat die Strafgerichte angesichts des mit einem Abweichen von der Regelvermutung verbundenen erhöhten Begründungsaufwandes äußerst selten Ausnahmen von der Regel annehmen.[929]

Hinzu tritt die Möglichkeit des Strafbefehlsverfahrens als schriftliches und summarisches Verfahren, von der im Bereich der Verkehrsdelikte häufig Gebrauch gemacht wird.[930] Gemäß § 407 II Nr. 2 StPO kann im Strafbefehl die Entziehung der Fahrerlaubnis bei einer Höchstdauer der Sperrfrist von zwei Jahren angeordnet werden. Wird in dem Strafbefehl von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Vorliegens einer Straftat im Sinne des § 69 II StGB abgesehen, muss der Strafbefehl wegen der Bindung der Verwaltungsbehörde an die strafgerichtliche Entscheidung nach § 3 IV StVG hierzu eine Begründung enthalten, vgl. § 409 I S. 3 StPO i.V.m. § 267 VI S. 2 StPO. Das Strafbefehlsverfahren dient also der beschleunigten Verfahrenserledigung, indem es abweichend von dem das Strafverfahrensrecht im Übrigen beherrschenden Mündlichkeitsgrundsatz eine Schuldfeststellung und Rechtsfolgenbestimmung ohne eine Überzeugungsbildung des Gerichts aufgrund einer Hauptverhandlung ermöglicht. Mit diesem Verfahrensinstitut wird mithin hingenommen, dass hinsichtlich des Erlasses eines Strafbefehls geringere Anforderungen an die gebotene Sachprüfung gestellt werden. Der Charakter des Strafbefehlsverfahrens als summarisches Verfahren ohne vorherige Anhörung des Angeschuldigten (vgl. § 407 III StPO) bringt es zwangsläufig mit sich, dass die Feststellung des Vorliegens eines Eignungsmangels auf Grundlage einer umfassende Prüfung der Täterpersönlichkeit ausgeschlossen ist.

Freilich führen die vorgenannten Vorgehensweisen der Gerichte und Staatsanwaltschaften zu einer Effektivierung der Strafrechtspflege im Bereich der Straßenverkehrsdelikte als Massenphänomen[931] und – zumindest im Hinblick auf die Straftaten des § 69 II StGB – zu einer gewissen Gleichmäßigkeit der Anwen-

[925] Siehe hierzu im Einzelnen *Hellwig*, S. 111 ff.

[926] *Kaiser,* Befinden sich die kriminalrechtlichen Maßregeln in der Krise? S. 43.

[927] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 348; *Grohmann,* BA 1986, 112; *Scherer,* BA 1983, 123; *Schöch,* Gutachten C zum 59. DJT 1992, S. 30.

[928] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 157 f.

[929] *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 28.

[930] Vgl. *StatBA (Hrsg.),* Staatsanwaltschaften 2011, S. 88 ff.; *Freyschmidt,* S. 216.

[931] *Hellwig*, S. 112.

dungspraxis. Allerdings wird in diesem Zusammenhang teilweise vor allem die Art und Weise der Sperrfristbemessung in der Rechtspraxis kritisiert[932], da die Dauer zumeist nicht individuell nach Maßregelkriterien bemessen werde, sondern vielmehr Folge von je nach Gerichtsbezirk erheblich variierenden „Rechtsfolgenempfehlungen" sei.[933] Dabei orientiere sich die Sperrfristbemessung maßgeblich nach Art des Ausgangsdelikts sowie den verkehrsstrafrechtlichen Vorstrafen bzw. vorherigen Fahrerlaubnisentziehungen. Generalisierende Erwägungen oder gar feste Taxen sind indes mit der Rechtsnatur einer Maßregel der Besserung und Sicherung schlechthin unvereinbar.[934]

Die verkehrsausschließenden Sanktionen werden in der kriminalpolitischen Diskussion auf klassische Weise *spezialpräventiv* verstanden: die Unverbesserlichen sollen sie von der Teilnahme am Straßenverkehr ausschalten, den noch zu bessernden Straßenverkehrsteilnehmern soll der befristete Ausschluss eine Mahnung sein, die vor Augen führt, wie es ist, zeitweilig ohne Führerschein zu sein.[935] Dabei werden die straßenverkehrsspezifischen Sanktionen in ihrer Wirksamkeit unterschiedlich beurteilt:[936] Der sinkende prozentuale Anteil an den Opferzahlen von durch Alkoholeinfluss verursachten Unfällen könnte einerseits als Beleg für die Wirksamkeit der durch Gerichte und Verwaltungsbehörden verhängten Maßnahmen angesehen werden, andererseits die trotzdem noch beachtliche Anzahl, insbesondere auch von registrierten alkoholbedingten Verkehrsstraftaten, als ein teilweises Versagen dieser Sanktionen und als Aufforderung zur Suche nach neuen, ergänzenden und nicht notwendig verkehrsausschließenden Maßnahmen verstanden werden.[937] Im Hinblick auf die Maßregel nach §§ 69 ff. StGB wird teilweise als Indiz für deren nur begrenzte Wirksamkeit auf (angeblich) hohe Rückfallquoten bei Trunkenheitstätern verwiesen.[938] In anderen Teilen des Schrifttums[939] wird hingegen die spezialpräventive Effektivität der Maßregel als durchaus zufriedenstellend beurteilt, da neuere Untersuchungen zur Legalbewährung von Teilnehmern eines Nachschulungskurses vergleichsweise niedrige Rückfallquoten bei Nichtnachgeschulten ergeben haben. Vielfach wird in dem Institut der Entziehung der Fahrerlaubnis sogar die wirksamste Maßnahme im Sanktionensystem gegenüber Straßenverkehrsstraftätern gesehen.[940]

---

[932] Z.B. *Dencker,* StV 1988, 454 ff.; *Molketin,* DAR 1982, 114, 115.
[933] Hierzu im Einzelnen *Hellwig,* S. 114 ff.
[934] *Molketin,* DAR 1982, 114, 115.
[935] *Herzog,* in: NK StGB, § 44 Rn. 5.
[936] Dazu im Einzelnen *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 7; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn 10; zur Problematik der Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen nach §§ 44, 69, 69 a StGB vgl. auch *Kulemeier,* S. 253 ff. und *Kapitel 8, 1.1.*
[937] *Herzog,* in: NK StGB, § 44 Rn. 4.
[938] Siehe dazu *Kapitel 8, 1.3* und *8.4.1.*
[939] Z.B. *Schöch,* Gutachten C zum 59. DJT 1992, S. 114; vgl. auch *Schultz,* BA 1982, 315, 318.
[940] So etwa *Scherer,* BA 1983, 123; *Janiszewski,* GA 1981, 385, 402.

Kapitel 5: Konzeption der eigenen Untersuchung

Die eigene Studie greift auf die Daten der bundesweiten Rückfalluntersuchung 2004-2007[941] zurück.[942] Untersucht werden sämtliche Personen, die im Bezugsjahr mit einer relevanten Bezugsentscheidung im Bundeszentral- oder Erziehungsregister eingetragen waren. Der individuelle Rückfallzeitraum, in dem die betroffenen Personen verfolgt werden konnten, beträgt drei Jahre. Von insgesamt 1.052.215 Personen sind 259.121 Straßenverkehrsstraftäter im Sinne der vorliegenden Untersuchung. Die für die Rückfallstatistik 2004 erhobenen BZR-Daten bieten eine einzigartige Basis für eine umfassend empirische Erfolgsanalyse des Straßenverkehrsstrafrechts. Zugleich sind die Registerdaten geeignet, die deliktische Struktur der Straßenverkehrsdelinquenz sowie ihre Sanktionierung detailliert und vertieft zu analysieren. Dieses Kapitel dient dazu, über die Grundlagen sowie Anlage der eigenen Untersuchung zu informieren. Zu Beginn wird ein Überblick über den Stand der Rückfallforschung gegeben (1), indem die Hintergründe, die Entwicklung von Rückfallstatistiken in Deutschland sowie die wesentlichen Ergebnisse der neuen Rückfallstudie, auf deren Daten die eigene Untersuchung basiert, vorgestellt werden. Schließlich werden Datenbasis (2) und die eigene Untersuchungsanlage (3) sowie ihre Einschränkungen (4) erläutert.

---

[941] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung, 2010.

[942] Vgl. aber auch den Rückgriff auf die bundesweite Rückfalluntersuchung 2007-2010 in *Kapitel 8, 9.*

1. Stand der Rückfallforschung

1.1 Hintergründe und Probleme

Die Relevanz einer strafrechtlichen Rückfallstatistik beurteilt sich danach, welchen Stellenwert dem Rückfall und dem Wissen um Art und Ausmaß der Rückfälligkeit durch die Wissenschaft, Kriminalpolitik und Strafrechtsanwendung beigemessen werden.[943] Für die Beantwortung dieser Fragen muss man sich die Aufgabe und den Sinn des Strafrechts vor Augen führen. Während das deutsche Strafrecht des ausgehenden 19. Jahrhunderts straftheoretisch noch der Vergeltungsidee verpflichtet war, prallten um die Wende zum 20. Jahrhundert die divergierenden Ansichten zwischen klassischer und moderner Schule über den Sinn der Strafe aufeinander.[944] Heute besteht weitgehend Einigkeit, dass die Vergeltungsidee den Einsatz der Strafe nicht mehr rechtfertigen kann, die Aufgabe des Strafrechts vielmehr vorwiegend im präventiven Rechtsgüterschutz zu sehen ist. Wenn demgemäß der Einsatz von Strafe nur durch deren Eignung legitimierbar ist, Rechtsgüterschutz durch Prävention zu verwirklichen, dann bedeutet dies in der Terminologie der Strafrechtstheorien, dass Strafrecht der General- sowie der Spezialprävention dient.[945] Hintergrund der Rückfallforschung ist aufgrund dessen das präventiv ausgerichtete, folgenorientierte Strafrecht[946], wobei speziell die spezialpräventive Zielsetzung des Strafens in den Blickpunkt rückt. Die Theorie der Spezialprävention siedelt die präventiven, die Strafe rechtfertigenden Wirkungen beim Täter an, indem dieser durch den unmittelbaren Zugriff von weiteren Straftaten abgehalten werden soll.[947] Als bedeutendster Vertreter der Theorie der Spezialprävention gilt *Franz von Liszt (1858-1919)* („punitur ne peccetur"). Nach seiner Konzeption kann man Spezialprävention in dreifacher Form betreiben, nämlich indem man die Allgemeinheit vor dem Straftäter durch dessen Einsperrung sichert, indem man den Täter durch die Strafe von der Begehung weiterer Strafen abschreckt und indem man ihn durch Besserung vor der Rückfälligkeit bewahrt.[948]

Seit der großen Strafrechtsreform von 1969 wird die Aufgabe der Spezialprävention als Kernstück des Strafrechts gesehen.[949] Wenngleich das Gesetz davon abgesehen hat, den Zweck der Strafe ausdrücklich zu regeln, finden sich doch in zahlreichen Vorschriften wichtige spezialpräventive Aspekte.[950] Die Theorie der Spezialprävention hat die Kriminalpolitik des 20. Jahrhunderts somit maßgeblich geprägt. Deshalb muss sich das Strafrecht auch hinsichtlich seiner spezialpräven-

---

943 *Heinz,* ZJJ 2004, 35.
944 *Heinz,* Kriminalprävention auf justitieller Ebene, S. 3; *Jehle,* BewHi 2012, 5, 7.
945 *Heinz,* Rückfall- und Wirkungsforschung, S. 3.
946 *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 16.
947 *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 16.
948 *Jehle,* BewHi 2012, 5, 6; *ders.,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 148.
949 *Rössner,* in: Jehle (Hrsg.), Kriminalprävention und Strafjustiz, S. 203, 206.
950 Vgl. z.B. §§ 46, 56, 57, 59, 63, 66 StGB; §§ 35, 37 BtMG; §§ 5 ff. JGG; § 2 I StVollzG.

tiven Zielsetzung daran messen lassen, inwieweit es die Ziele der Verhinderung oder Verminderung der Delinquenz erreicht.[951] Aufgrund dessen ist die Erforschung von Rückfälligkeit entscheidendes Gütekriterium für Behandlungen im Rahmen der strafrechtlichen Sanktionierung und damit „Nagelprobe“ für unser spezialpräventiv geprägtes Sanktionensystem.[952] Die Kenntnis zur Wirkung strafrechtlicher Sanktionen ist vor allem unerlässliche Voraussetzung für eine rationale Kriminalpolitik[953], weil das eigene Handeln und dessen Erfolg oder Misserfolg besser beurteilt werden kann. In welchem Maße Rückfallprävention gelingt, war in Deutschland bis zu der im Jahr 2003 erstmals erschienenen und mittlerweile fortgesetzten Legalbewährungsstudie indes weithin unbekannt.[954] Denn obwohl zahlreiche empirische Einzelfallstudien existieren, lässt sich aus ihnen „nicht gleichsam synthetisch ein allgemeines Bild über Rückfälligkeit nach Strafsanktionen“ abbilden.[955] Mangels entsprechender empirischer Erkenntnisse wurde daher auch polemisch von einer „Kriminalpolitik im Blindflug“ gesprochen, wenn diese wieder eine Verschärfung von Sanktionen ins Auge fasste.[956] Auf Basis der nun zur Verfügung stehenden Daten der bundesweiten Rückfallstudie soll die vorliegende Untersuchung neue Informationen über das Rückfallverhalten der als besonders einzustufenden Tätergruppe der Straßenverkehrstäter liefern, indem durch eine prospektive Längsschnittanalyse detaillierte Ergebnisse über die Rückfallraten nach Deliktart, Sanktionsart, Alter, Geschlecht, Nationalität und strafrechtlicher Vorbelastung geliefert werden. Die dabei gewonnenen Ergebnisse können zur Klärung beitragen, „ob die Praxis der Strafmaßnahmen der Gerichte den kriminologischen Gegebenheiten der Verkehrsdelikte entsprechen und darüber hinaus, welche Methode der Bekämpfung dieser Kriminalitätsart überhaupt erfolgsversprechend ist“[957]. Die bundesweiten Daten der StVS bilden insoweit keine echte Alternative, als nur retrospektiv Vorstrafen erfasst werden, die nicht im Sinne von Rückfälligkeit interpretiert werden können und zudem nicht hinreichend deliktspezifisch differenziert sind.[958] Ein auf Grundlage der amtlichen Rechtspflegestatistiken berechneter (hoher) Vorbestraftenanteil sagt nämlich nichts über den prospektiven Erfolg bzw. Misserfolg der verhängten Sanktion aus, sondern bestätigt stattdessen in gewissem Umfang die getroffene negative Sozialprognose des Gerichts. Die für die Rückfallstatistik aufbereiteten BZR-Daten erlauben hingegen

[951] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 444.

[952] *Jehle,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 149; *ders.,* BewHi 2012, 5, 7; in diesem Sinne auch *Blath,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 133, 136.

[953] *BMI /BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 641; *Blath,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 133 ff.

[954] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 9.

[955] *Jehle,* BewHi 2012, 5, 8.

[956] Zitiert nach *Jehle,* BewHi 2012, 5.

[957] *Hartmann,* in: Göppinger/Vossen (Hrsg.), Rückfallkriminalität. Führerscheinentzug, S. 163, 164.

[958] Vgl. ausführlich *Brings,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 91, 95 ff.; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 641 ff.

die Berechnung echter, prospektiver Rückfallraten und damit eine Bewertung spezialpräventiver Maßnahmen des Strafrechts.

Aber auch die Gesellschaft muss ein Interesse an der Bereitstellung empirisch abgesicherter Informationen zu der Wirkung strafrechtlicher Sanktionen haben, da erst hierdurch eine zuverlässige demokratische Kontrolle des strafrechtlichen Systems ermöglicht wird.[959] Dies gilt verstärkt unter dem momentan vorherrschenden Eindruck, die Kriminalpolitik tendiere zu einer stringenteren und härteren Vorgehensweise, um zukünftigen Straftaten vorbeugen zu können. Die Rückfälligkeit kann als wichtiges Kriterium für die öffentliche Beurteilung der Strafrechtspraxis und der Strafrechtspolitik herangezogen werden.[960] Verkehrsdelikte sind zwar nicht vergleichbaren öffentlichen Auseinandersetzungen und Kontroversen ausgesetzt wie etwa Straftaten der Sexual- und Gewaltdelinquenz. Allerdings partizipiert der Großteil der Gesellschaft im täglichen Leben am (motorisierten) Straßenverkehr, so dass sie speziell durch Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsstrafrechts potentiell tangiert ist. Ferner sollte klar sein, dass es Ziel jeder Rückfalluntersuchung sein muss, für mehr realistisches Denken in der Bevölkerung hinsichtlich tatsächlich gegebener Rückfallkriminalität zu werben und sowohl teils vorhandene falsche Annahmen über die gänzlich fehlende Wirksamkeit der strafrechtlichen Behandlungsmethoden in der Öffentlichkeit zu beseitigen, aber auch über die Grenzen der Verhaltenssteuerung durch strafrechtliche Normen aufzuklären.

Schließlich gilt es, die in der Literatur oft behandelten, rechtstheoretischen Thesen und Annahmen über die Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen im Bereich des Verkehrsstrafrechts kritisch zu hinterfragen. Bei der Frage nach der Effizienz von Sanktionen wird oftmals von einer *„Austauschbarkeit der Sanktionen“*[961] gesprochen und den Sanktionen – gerade im Bereich des Verkehrsstrafrechts – eine eher eingeschränkte Wirkung[962] beigemessen. Zudem wird vermutet, dass es besondere Tätergruppen gebe, bei denen die spezialpräventive Einwirkung versage.[963] Dies gelte insbesondere für Alkoholtäter, Verkehrsteilnehmer ohne Fahrerlaubnis oder Personen, die spezialpräventiv wenig ansprechbar sind, weil sie sich generell kaum an soziale und rechtliche Spielregeln halten und deshalb gehäuft sozial und strafrechtlich auffallen.[964]

In Bezug auf die Aussagekraft der Rückfalluntersuchung muss berücksichtigt werden, dass als Bezugs- und Rückfalltat nur im BZR registrierte Straftaten erfasst sind[965], so dass mit Verzerrungsfaktoren durch das bei verschiedenen Delikten

[959] So auch *Weigelt,* Bewähren sich Bewährungsstrafen? S. 11.
[960] *Blath,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 133, 135.
[961] Vgl. hierzu *Streng,* in: Lösel/Bender/Jehle (Hrsg.), Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik, S. 65 ff.
[962] So etwa *Albrecht,* Kriminologie, S. 339.
[963] Vgl. bereits *Kapitel 3, 2.*
[964] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286.
[965] Vgl. zum Rückfallbegriff *Kapitel 8, 2.*

unterschiedlich stark ausgeprägte Dunkelfeld zu rechnen ist.[966] Weiterhin kann ein empirischer Nachweis, dass der gemessene Erfolg eine Wirkung der Sanktion ist, nicht geführt werden.[967] Beobachtbare Unterschiede in den Rückfallraten nach verschiedenen Sanktionen lassen keinerlei Rückschluss auf einen etwaigen Kausalzusammenhang zwischen Rückfall und Art, Höhe usw. der Sanktion zu. Niedrige Rückfallraten beweisen ebenso wenig einen positiven Einfluss der Strafe, wie eine hohe Rückfälligkeit durch die Sanktion „bewirkt" sein muss.[968] Die Unterschiede könnten vielmehr auch auf Tätereigenschaften beruhen oder eine zutreffende Prognose der Richter widerspiegeln.[969] Dessen ungeachtet ist die Erhebung offizieller Rückfallraten ein beträchtlicher Forschungsgewinn und unerlässliche Grundlage für die Erfolgsbeurteilung.[970] Darüber hinaus können Erwartungen, die hinsichtlich der spezialpräventiven Wirkung von Sanktionen bestehen, daraufhin untersucht werden, ob sie durch die Empirie gestützt werden oder sich als unhaltbar erweisen.[971]

1.2 Rückfallstatistiken in Deutschland

Im Gegensatz zu einigen anderen europäischen Ländern (z.B. Schweiz[972], Schweden[973], Österreich[974]) fehlte es in Deutschland bis zum Jahr 2003 an einer bundesweiten Rückfallstatistik.[975] Die klassischen amtlichen Strafrechtspflegestatistiken vermögen diese Lücke nicht zu schließen, weil im Unterschied zu statistischen Informationen über Vorbelastungen keine Daten über Rückfälle enthalten sind.[976] So wird bis heute in der Strafverfolgungsstatistik (StVS) keine echte Täterzählung, sondern eine Fallzählung vorgenommen[977], so dass u.U. für einen Jahrgang eine Person mehrfach in der Statistik gezählt wird. Für eine Rückfallstatistik ist ein Täterbezug jedoch essentiell, um Rückfalltaten zuordnen zu können.[978] Weiterhin ist die StVS nicht prospektiv aufgebaut, so dass eine weitere Entwicklung der registrierten Täter nach ihrer Verurteilung nicht möglich ist. Konsequenterweise basierte empirisch begründetes Wissen über die Rückfallwahrscheinlichkeit in Abhängigkeit von Delikt, Sanktion, soziodemographischen Merkmalen etc. bis

[966] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 443; *Harrendorf,* S. 93; *Köhler,* S. 211. Speziell zur Dunkelfeldproblematik bei Verkehrsdelikten vgl. *Kulemeier,* S. 253 ff.
[967] *Heinz,* Rückfall- und Wirkungsforschung, S. 7.
[968] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 445; *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 16.
[969] *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 41.
[970] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 446.
[971] *Heinz,* Kriminalprävention auf justitieller Ebene, S. 9.
[972] *Vaucher,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 335 ff.
[973] *v. Hofer,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 311 ff.
[974] *Pilgram,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 319 ff.
[975] *Heinz,* ZJJ 2004, 35.
[976] Ausgenommen ist die Bewährungshilfestatistik, der in eingeschränktem Umfang Daten über Rückfälligkeit zu entnehmen ist, vgl. im Einzelnen *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 448.
[977] Kritisch dazu bereits *Köbner*, ZStW 13, 615, 668 ff.
[978] So auch *Harrendorf,* S. 94.

zum Jahr 2003 ausschließlich auf regional und zeitlich beschränkten Studien zu einzelnen Sanktions- oder Vollzugsformen.[979] Derartige Untersuchungen sind jedoch nicht in der Lage, eine allgemeine Rückfallstatistik zu ersetzen[980], da sie nur spezielle Teilbereiche aus der Rückfallproblematik beleuchten sowie sich in ihrer Methodik, in den verwendeten Definitionen zur Rückfälligkeit und in den Rückfallzeiträumen nicht unerheblich voneinander unterscheiden[981]. Hierdurch wird sowohl die Repräsentativität als auch die Vergleichbarkeit der gefundenen Ergebnisse sehr beeinträchtigt.[982]

Indessen ist die Einführung einer Rückfallstatistik kein Postulat der jüngeren Vergangenheit, sondern bereits von *Köbner* vor mehr als einem Jahrhundert als „materiell wichtigster, aber auch methodisch schwierigster Teil der gesamten Kriminalstatistik“ gefordert worden, da eine solche Statistik für „eine rationale Kriminalpolitik von entscheidender Bedeutung“ sei.[983] Obwohl *Köbner* völlig zu Recht die gängige Praxis, aus der Vorbestraftenquote der Kriminalstatistik des Deutschen Reiches auf die Rückfälligkeit zu schließen, kritisierte[984], sollte die tatsächliche Erhebung und Aufbereitung rückfallstatistischer Daten, auf Grundlage derer sich prospektiv auf die Rückfälligkeit schließen lässt, noch lange Zeit auf sich warten lassen. Die von *Köbner* aufgestellten methodischen Überlegungen[985] sind jedenfalls auch heute noch unerlässliche Grundlagen für eine allgemeine Rückfallstatistik.[986] Obschon die ersten Erhebungen zur Rückfälligkeit zwischen 1894 und 1912 auf Grundlage der damaligen Kriminalstatistik des Deutschen Reiches ein Schritt in die richtige Richtung waren, konnten diese doch die von *Köbner* vorgebrachten Kritikpunkte nicht beseitigen.[987] Die entsprechenden Berechnungen wurden bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges eingestellt und später nicht mehr aufgenommen.[988] Aufgrund dessen kann die Erhebung und Aufbereitung rückfallstatistischer Daten auf der Grundlage des Bundeszentralregisters seit Ende der 1980er Jahre als „Meilenstein für die rückfallstatistische Forschung“ angesehen werden.[989] Nach vielversprechenden Ansätzen durch die Dienststelle Bundeszentralregister des Generalbundesanwalts in den Jahren 1986 bis 1990[990], die aber auch das Erfordernis einer Neustrukturierung der Rückfallstatistik deutlich machten, wurde

---

[979] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 448; *Heinz,* ZJJ 2004, 35.
[980] *Jehle,* BewHi 2012, 5, 8; *Blath,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 133, 138.
[981] *Heinz,* ZJJ 2004, 35; *Harrendorf,* S. 95.
[982] So auch *Harrendorf,* S. 95.
[983] *Köbner,* ZStW 13, 615, 738. Zu den Überlegungen Köbners zur Methode einer „Rückfallstatistik“ vgl. auch *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 28 ff.
[984] Vgl. im Einzelnen *Köbner,* ZStW 13, 615 ff.
[985] Z.B. der Bezug der Rückfälligen auf die Rückfallfähigen, vgl. *Köbner,* ZStW 13, 615, 620 ff.
[986] *Harrendorf,* S. 93 f.; *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 28.
[987] *Harrendorf,* S. 96; *Köhler,* S. 212 f.; *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 31 ff.
[988] *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 31.
[989] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 448.
[990] Vgl. hierzu im Einzelnen *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 33 ff.; *Harrendorf,* S. 96 ff.; *Köhler,* S. 213 f.

erst mit der bundesweiten Legalbewährungsstudie 1994 der Forderung nach einer alle strafrechtlich Sanktionierten einbeziehenden Rückfallstatistik nachgekommen.

Das Konzept einer erweiterten Rückfallstatistik wurde im Auftrag des Bundesministeriums der Justiz Anfang der 1990er Jahre im Wesentlichen von der KrimZ erarbeitet.[991] Dieses Konzept[992] sieht vor, sämtliche strafgerichtlichen Verurteilungen sowie die Eintragungen in das Erziehungsregister für die Rückfallstatistik zu berücksichtigen. Ziel war ein sämtliche Sanktionen einschließender rückfallstatistischer Datensatz, der sowohl eine Rückfallstatistik mit tabellarisch aufbereiteten Basisdaten als auch vertiefende Einzeluntersuchungen ermöglichen sollte.[993] Das Bundesministerium der Justiz erteilte 1995 dem Statistischen Bundesamt den Auftrag, die Umsetzbarkeit dieses Konzeptes sowie deren Geeignetheit für eine regelmäßige Rückfallstatistik zu überprüfen. Mit der Durchführung dieser Machbarkeitsstudie wurden *Jehle* und *Heinz* beauftragt, die sodann eine exemplarische Rückfallstatistik für das Bezugsjahr 1991 erstellten.[994] Aus dem entsprechenden Abschlussbericht ergab sich die prinzipielle Durchführbarkeit der Rückfallstatistik, indes wies diese noch einige Mängel bezüglich der Datenabsammlung auf.[995]

Mit einem verbesserten Absammelkonzept wurden deshalb in einer zweiten Projektphase Mitte 1999 die BZR-Daten für das Bezugsjahr 1994 abgesammelt und ausgewertet.[996] Hieraus entstand schließlich die erste Legalbewährungsstudie für das Bezugsjahr 1994[997], welche im Jahr 2003 veröffentlicht wurde und erstmals für Deutschland sämtliche Kriterien einer umfassenden Rückfallstatistik erfüllte. Dazu wurden alle in dem Basisjahr (hier: 1994) strafrechtlich Sanktionierten oder aus der Haft Entlassenen während eines vierjährigen Rückfallzeitraums (hier: 1998) weiterverfolgt, um zu erkennen, ob sie wieder straffällig werden.[998] Insgesamt wurden Eintragungen zu 947.090 Probanden in die Analyse einbezogen.[999] Aufgrund der Daten des BZR war es erstmals möglich, umfassend über die Rückfallraten in Abhängigkeit von Sanktion, Delikt, soziodemographischen Merkmalen (Alter, Geschlecht, Nationalität) sowie Vorstrafenbelastung der Sanktionierten zu informieren. Das dieser Studie zugrunde liegende Datenmaterial erlaubte nicht nur die summarische Darstellung in einer Rückfallstatistik, sondern darüber hinaus auch vertiefte Sonderauswertungen[1000].

---

[991] *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 36.
[992] Siehe hierzu im Einzelnen *Harrendorf*, S. 98 f.
[993] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 643.
[994] *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 36.
[995] Hierzu im Einzelnen *Harrendorf,* S. 99.
[996] *Heinz,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 37; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 450.
[997] *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, 2003.
[998] *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 11.
[999] *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 15.
[1000] Vgl. z.B. *Harrendorf,* Rückfälligkeit und kriminelle Karrieren von Gewalttätern, 2007; *Weigelt,* Bewähren sich Bewährungsstrafen, 2009; *Jehle/Hohmann-Fricke,* Rückfälligkeit exhibitionistischer Straftäter, in: Elz/Jehle/Kröber (Hrsg.), Exhibitionisten – Täter, Taten, Rückfall, S. 133 ff.

Auf der Grundlage der Vorläuferuntersuchung wurde schließlich das Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Strafrecht *(Prof. Albrecht)* und die Abteilung für Kriminologie, Jugendstrafrecht und Strafvollzug der Universität Göttingen *(Prof. Jehle)* vom Bundesministerium der Justiz beauftragt, die Legalbewährung nach strafrechtlichen Reaktionen anhand von BZR-Eintragungen zu untersuchen und in einer Rückfalluntersuchung darzustellen.[1001] Das hierfür modifizierte Design sieht zwei Erhebungswellen mit Perioden von jeweils drei Jahren vor. Die erste Erhebungswelle, welche die Grundlage für die vorliegende Untersuchung darstellt, bezieht sich auf den Risikozeitraum von 2004 bis 2007. Somit wurden alle im Bezugsjahr 2004 strafrechtlich Sanktionierten oder aus der Haft Entlassenen während eines dreijährigen Rückfallzeitraums weiterverfolgt, um zu untersuchen, ob erneut Eintragungen in das BZR bzw. Erziehungsregister erfolgt sind. Im Vergleich zu der ersten Rückfallstudie wurde mithin der Rückfallzeitraum auf drei Jahre verkürzt, um weitere Tilgungsverluste zu vermeiden.[1002] Mit einer anschließenden zweiten Erhebungswelle (2007-2010)[1003] erweitert sich der Beobachtungszeitraum sodann auf sechs Jahre. Diese neue Erhebung hat also den gleichen Ansatz wie die erste Rückfalluntersuchung, ist allerdings um die Möglichkeit erweitert, durch Verknüpfung mehrerer Erhebungswellen den Rückfallzeitraum zu verlängern.[1004] Hierdurch soll dem Ziel einer periodischen Rückfallstatistik näher gekommen werden. Ein weiterer Unterschied im Vergleich zu der Rückfalluntersuchung 1994 betrifft die Methode der Berechnung der Rückfallraten.[1005] Während dort einbezogene Entscheidungen nicht berücksichtigt worden sind, ist dies in der aktuellen Legalbewährungsstudie der Fall. Diese veränderte Konzeption hat den Vorteil, dass die Anzahl der Fälle, besonders bei den nach Jugendstrafrecht Sanktionierten, nicht künstlich reduziert wird. Auch auf der Grundlage der Rückfallstatistik 2004-2007 wurden bereits vertiefte Sonderauswertungen durchgeführt.[1006]

1.3 Die wesentlichen Ergebnisse der Rückfallstatistik 2004-2007

Bei der Interpretation der Forschungsergebnisse der bundesweiten Rückfallstudie ist insofern Vorsicht geboten, als die verschiedenen strafrechtlichen Reaktionen unterschiedliche Personengruppen mit unterschiedlicher Rückfallgefährdung treffen. Daher dürfen die Zusammenhänge zwischen strafrechtlichen Sanktionen und

[1001] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2004 bis 2007, 2010.

[1002] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 28 ff.

[1003] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, Berlin 2013.

[1004] *Jehle,* BewHi 2012, 5, 8.

[1005] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 14 f.

[1006] Vgl. *Köhler,* Straffällige Frauen, 2012; *Jehle,* Bundesweite Rückfalluntersuchung und Bewährungsstrafen, BewHi 2012, 5 ff.; *Harrendorf,* Rückfälligkeit und kriminelle Karrieren von Gewalttätern, BewHi 2012, 40 ff.

Rückfall nicht kausal interpretiert werden.[1007] Folgende markante Ergebnisse sind den Befunden der Rückfalluntersuchung zu entnehmen:[1008]

- „Für die *meisten* der im Jahr 2004 sanktionierten oder aus der Haft entlassenen Personen bleibt die strafrechtliche Ahndung (im Beobachtungszeitraum) ein *einmaliges Ereignis*. Etwa *jeder Dritte* wird innerhalb des Risikozeitraums von drei Jahren *erneut straffällig*.
- Sofern eine erneute strafrechtliche Reaktion erfolgt, führt dies *überwiegend nicht* zu einer *vollstreckten Freiheitsentziehung*, sondern zu milderen Sanktionen.
- Die zu einer *freiheitsentziehenden Sanktion* Verurteilten weisen ein *höheres Rückfallrisiko* auf als die mit milderen Sanktionen Belegten. Bei zu *Bewährungsstrafen* Verurteilten liegen die Rückfallraten im Vergleich mit vollzogenen Freiheits- und Jugendstrafen *deutlich niedriger*.
- Entlassene *Strafgefangene* werden zwar überwiegend erneut straffällig, nur deutlich *weniger als die Hälfte* kehren jedoch *wieder in den Strafvollzug* zurück.
- *Alter* und *Geschlecht* sind für die Rückfallneigung erwartungsgemäß von großer Bedeutung: Die Jugendlichen weisen mit über 40 % die höchste Rückfallrate auf, die über 60-Jährigen mit 14 % die geringste. Frauen werden in erheblich geringerem Umfang wieder rückfällig.
- Ferner zeigt die Rückfallrate eine starke Abhängigkeit von der *Vorstrafenbelastung:* Mit der Zahl früherer Verurteilungen nimmt die Rückfallrate zu.
- Die *generelle Rückfälligkeit* – gleichgültig wegen welchen Delikts – unterscheidet sich deutlich im Vergleich zwischen verschiedenen *Deliktgruppen:* Die *niedrigste Rückfallraten* mit weniger als 20 % weisen *Straßenverkehrsstraftäter (ausgenommen Fahren ohne Fahrerlaubnis)* und wegen Tötungsdelikten Verurteilte auf, während Täter von Raubdelikten und schweren Formen des Diebstahls zu mehr als 50 % rückfällig werden.
- Erheblich schwächer sind *einschlägige Rückfälle*, d.h. erneute Verurteilungen wegen einer Tat aus derselben Deliktgruppe, ausgeprägt."

2. Datenbasis

Die vorliegende Untersuchung greift auf die der soeben skizzierten Rückfalluntersuchung 2004-2007 zugrunde liegenden Daten des BZR zurück, welche eine exzellente Grundlage für umfassende Analysen der Struktur und Sanktionierung von Verkehrskriminalität sowie der Rückfälligkeit von Verkehrsstraftätern bieten. Das

[1007] *Jehle,* BewHi 2012, 5, 10.

[1008] Vgl. hierzu *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 5 ff.; *Jehle,* BewHi 2012, 5, 10 f. Zu den wesentlichen Ergebnissen der Vorgängeruntersuchung mit dem Bezugsjahr 1994 vgl. *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 7; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 648 ff.; *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 41 ff.

BZR besteht aus dem Zentral- und dem Erziehungsregister[1009], in das nach der gesetzlichen Konzeption des BZRG unter anderem alle strafgerichtlichen Verurteilungen (§§ 3 Nr. 1, 4 ff. BZRG) durch ein deutsches Gericht einzutragen sind. Darüber hinaus werden angeordnete Maßregeln der Besserung und Sicherung, somit auch die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB, eingetragen (§ 4 Nr. 2 BZRG). Der Begriff der Verurteilung, der im BZRG verwendet wird, deckt sich also nicht mit dem im Strafrecht sonst üblichen Begriff.[1010] Einzutragen sind ferner die verhängte(n) Sanktion(en) (§ 5 I Nr. 7 BZRG), d.h. alle Haupt- und Nebenstrafen, so dass auch das gerichtliche Fahrverbot gemäß § 44 StGB erfasst ist. Weitere Eintragungsvorschriften betreffen z.B. das Ende der Fahrerlaubnissperre gemäß § 69 a StGB (§ 8 BZRG), bestimmte Entscheidungen von Verwaltungsbehörden und Gerichten (§ 10 BZRG) sowie Vermerke über Schuldunfähigkeit (§ 11 BZRG). Darüber hinausgehende Eintragungspflichten ergeben sich aus §§ 5 I Nr. 2-7, II, 6, 7, 12-19 BZRG. Nicht einzutragen sind hingegen alle informellen Sanktionen, also vor allen Dingen die Einstellungen des Verfahrens gemäß §§ 153, 153 a StPO, weil diese keine Verurteilungen im Sinne des § 4 BZRG darstellen. Entsprechendes gilt grundsätzlich für sonstige Einstellungen sowie Freisprüche.[1011]

§ 5 I Nr. 1 BZRG normiert die Eintragung der Personendaten des Verurteilten, wozu insbesondere das Geburtsdatum, der Vor-, Familien- und Geburtsname, der Geburtsname der Mutter, etwaige Aliasnamen, der Geburtsort, das Geschlecht und die Staatsangehörigkeit zählen. Aus Datenschutzgründen wurden die Daten für die Rückfallstatistik pseudonymisiert und anonymisiert, so dass eine Identifikation der betroffenen Person nicht möglich ist.[1012] Der hier verwendete Datensatz enthält noch Angaben zu Geburtsjahr und -monat[1013], Nationalität und Geschlecht. Um gleichwohl eine eindeutige Zuordnung der Vor-, Bezugs- und Folgeentscheidungen zu gewährleisten, wurden den Probanden Personennummern zugewiesen.[1014]

Schließlich werden gemäß § 60 BZRG die dort genannten jugendstrafrechtlichen Reaktionen in das sogenannte Erziehungsregister eingetragen.[1015] Dies betrifft u.a. die Anordnung von Erziehungsmaßregeln und Zuchtmitteln sowie die informellen Verfahrenserledigungen nach den §§ 45, 47 JGG.

[1009] Zur rechtlichen Struktur des BZR siehe ausführlich *Harrendorf,* S. 84 ff.; einen kurzen Überblick bietet zudem *Köhler,* S. 82 f.

[1010] *Harrendorf,* S. 84.

[1011] Ausnahmen stellen § 11 I Nr. 1 und 2 BZRG dar.

[1012] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 11.

[1013] Der Geburtstag ist aus Datenschutzgründen nicht erfasst; vgl. im Detail *Harrendorf,* S. 105.

[1014] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 11; *Harrendorf,* S. 105; *Weigelt,* S. 56; *Köhler,* S. 83.

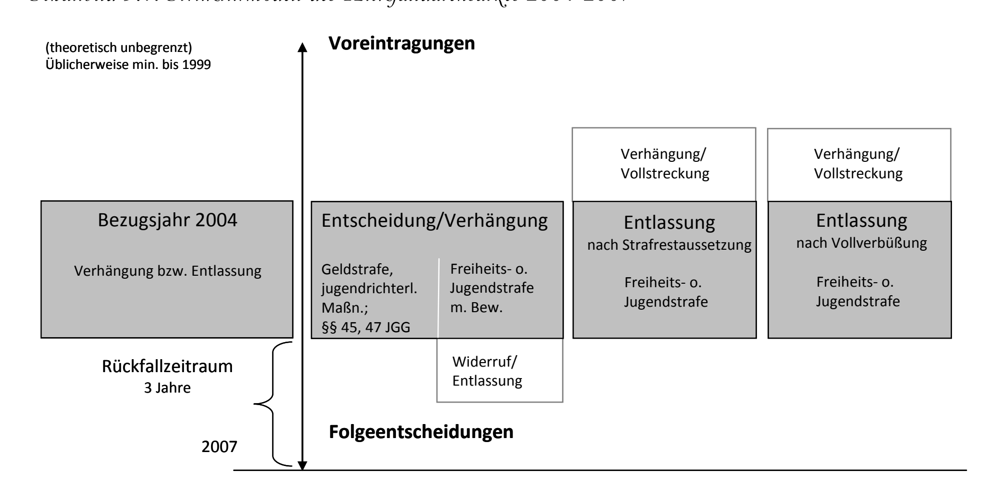
[1015] Ausführlich hierzu *Harrendorf,* S. 86 f.

3. Untersuchungsanlage

Basierend auf den Daten des BZR kann eine vertiefte Sonderauswertung zu den Deliktformen, der Sanktionierung sowie Rückfälligkeit von 259.129 Straßenverkehrsstraftätern für den Rückfallzeitraum 2004-2007 erfolgen. Wenngleich der sog. Rückfalldatensatz eigentlich keine optimale Grundlage für eine Sanktionierungsanalyse bildet, wurde dennoch von der Konzipierung eines gesonderten Entscheidungsdatensatzes[1016] abgesehen, weil nur dadurch zu gewährleisten ist, dass die untersuchte Täterpopulation bei sämtlichen Analysen identisch bleibt. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass das der Legalbewährungsstudie 2004 zugrunde liegende Datenmaterial das Ergebnis einer auf die Zwecke einer Rückfallstatistik ausgerichteten Datenreduktion ist.[1017] Eine vertiefte Studie zu den Verkehrsstraftätern erforderte allerdings zum Teil speziellere Variable (z.B. zu den Deliktgruppen der Bezugsentscheidung oder den Kategorien für die einschlägigen Voreintragungen und Rückfälle). Aufgrund dessen wurde ein speziell auf Straßenverkehrsstraftäter zugeschnittener Kurzdatensatz erstellt, der von seiner Struktur im Wesentlichen dem Arbeitsdatensatz der Rückfallstatistik entspricht[1018] und darüber hinaus die für die eigene Studie erforderlichen Variablen enthält.

3.1 Struktur des Rückfalldatensatzes

Schaubild 5.1: Strukturmodell des Rückfalldatensatzes 2004-2007[1019]



[1016] Hierzu ausführlich *Köhler,* S. 85 f., S. 130, S. 144; *Weigelt,* S. 57 f.
[1017] *Harrendorf,* S. 109.
[1018] Insbesondere ist er ausschließlich als Personendatensatz konzipiert.
[1019] Basierend auf Abbildung A 1.4 bei *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 11.

Für ein besseres Verständnis verdeutlicht *Schaubild 5.1* die Struktur des verwendeten Rückfalldatensatzes. Erfasst werden alle im BZR bzw. Erziehungsregister eingetragenen Personen, die im Basisjahr 2004 entweder mit einer zur Bewährung ausgesetzten Jugend- oder Freiheitsstrafe, einer Geldstrafe, einer anderen jugendstrafrechtlichen Reaktion oder einer Maßregel strafrechtlich belegt oder nach einer freiheitsentziehenden Strafe oder Maßregel aus der Haft entlassen worden sind. Die Grundgesamtheit der verzeichneten Fälle bilden die sogenannten Bezugsentscheidungen, die folgenden Bezug zum Basisjahr haben:[1020]

Ambulante Sanktionen werden registriert, wenn das Entscheidungsdatum, also das erstinstanzliche Urteil, im Jahr 2004 liegt. Hierzu zählen die zur Bewährung ausgesetzten Freiheits- und Jugendstrafen, Strafarreste und Maßregeln gemäß §§ 63, 64 StGB, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wurden, Geldstrafe, Verwarnung mit Strafvorbehalt, Absehen von Strafverfolgung, Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG, Erziehungsmaßregeln und Zuchtmittel einschließlich Jugendarrest[1021] sowie andere durch jugendgerichtliches Urteil getroffene eintragungspflichtige Entscheidungen[1022].

Stationäre Maßnahmen (Freiheits- und Jugendstrafe, Strafarrest sowie Maßregeln gemäß §§ 63, 64, 66 StGB), die vollständig verbüßt wurden, werden als Bezugsentscheidung erfasst, wenn die Haftentlassung im Basisjahr 2004 liegt.

Strafrestaussetzungen bei Freiheits- und Jugendstrafen sowie die Aussetzung der weiteren Vollstreckung bei Maßregeln werden nach dem Aussetzungsdatum in 2004 registriert, wobei die Erfassung an die dem BZR gemeldeten richterlichen Aussetzungsbeschlüsse anknüpft, weil kein konkretes Entlassungsdatum eingetragen ist. Allerdings erfolgt die Meldung in der Regel nicht zugleich mit der Aussetzung, sondern um einige Monate verzögert, so dass Personen, die gegen Ende des Bezugsjahres mit einem zur Bewährung ausgesetzten Strafrest in die Freiheit entlassen werden, bei alleiniger Anknüpfung an das Bezugsjahr nicht als solche erfasst würden. Daher wird der einjährige Erfassungszeitraum für solche Fälle um vier Monate in das Folgejahr verschoben.

Im Ergebnis wird für die Bezugsentscheidungen – der Intention der Rückfalluntersuchung entsprechend – jeweils auf bestimmte Zeitpunkte im Vollstreckungsverlauf abgestellt, die mit einem hypothetischen Risikoeintritt verbunden sind.

[1020] Siehe hierzu *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 12 ff.; *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 16 ff.; *Jehle,* in: Lösel/Bender/Jehle (Hrsg.), Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik, S. 227, 229 ff.; *Harrendorf,* S. 100 ff.; *Weigelt,* S. 58 ff.; *Köhler,* S. 84 f.

[1021] Gleichwohl der Jugendarrest stationär ist, wird auf die Verhängung als Anknüpfungspunt für die Rückfallbetrachtung abgestellt. Denn zum einen ist der Arrest zumeist von sehr kurzer Dauer, zum anderen ist der Zeitpunkt der Vollstreckung nicht eingetragen.

[1022] Dazu zählen die jugendrichterliche Reaktion bei mangelnder Reife (§ 3 S. 2 JGG), die Aussetzung der Verhängung der Jugendstrafe (§ 27 JGG) und die Überweisung an den Vormundschaftsrichter (§ 53 JGG).

Weil der Rückfalldatensatz als Personenstatistik angelegt ist, also jede Person nur einmal gezählt wird, wird bei mehreren potentiellen Entscheidungen zu einer Person grundsätzlich nur die erste Entscheidung im Basisjahr als maßgebliche Bezugsentscheidung ausgewählt. Jede weitere Entscheidung im Bezugsjahr wird als Rückfall gewertet, sofern das Datum der Tat, die der nachfolgenden Entscheidung zugrunde liegt, im Risikozeitraum liegt. Auch später einbezogene Entscheidungen werden als Bezugsentscheidung erfasst, wobei die nachfolgenden (auch einbeziehenden) Entscheidungen allerdings nur dann als Folgeentscheidungen gelten, wenn das Tatdatum nach der Bezugsentscheidung liegt. Damit scheiden alle einbeziehenden Entscheidungen nach allgemeinem Strafrecht als Folgeentscheidungen aus, weil gemäß § 55 StGB Voraussetzung für eine Einbeziehung ist, dass das Tatdatum vor der einbezogenen Entscheidung liegt. Etwas anderes gilt für die einbeziehenden jugendstrafrechtlichen Verurteilungen nach § 31 JGG, bei denen eine erneute Tat im Risikozeitraum erfolgt ist.[1023]

Der Zeitraum für die Messung des Rückfalls (Rückfallzeitraum) beträgt personenbezogen drei Jahre. Die Berechnung des Beobachtungszeitraums knüpft an den Zeitpunkt des Risikoeintritts an, also an das Datum, das für die Auswahl einer Entscheidung als Bezugsentscheidung ausschlaggebend war.[1024] Der dreijährige Beobachtungszeitraum erlaubt eine praktisch auslesefreie Vollerhebung, bringt aber mit sich, dass später erfolgte Rückfälle nicht mehr erfasst werden. Die Begrenzung auf einen dreijährigen Rückfallzeitraum war jedoch nötig, um mögliche Verluste aufgrund der Tilgungsvorschriften des BZR[1025] zu minimieren.

Die zeitlich vor der Bezugsentscheidung liegenden Entscheidungen werden als Voreintragungen gewertet. Zeitlich existiert diesbezüglich theoretisch keine Grenze. Jedenfalls liegen diese mindestens bis zum Jahr 1999 vor, da die kürzeste Tilgungsfrist nach § 46 BZRG fünf Jahre beträgt. Zudem können gemäß § 47 III BZRG Eintragungen nur getilgt werden, wenn auch die letzte Entscheidung tilgungsreif geworden ist *(Grundsatz der Unteilbarkeit des Registers)*.[1026]

3.2 Gang der eigenen Untersuchung

Die empirische Auswertung der Daten beginnt in *Kapitel 6* mit einer Querschnittanalyse. Es wird die Struktur der Verkehrskriminalität untersucht, indem Deliktverteilung und -kombinationen und darüber hinaus der Zusammenhang mit den persönlichen Merkmalen Alter, Geschlecht, Nationalität näher beleuchtet werden. Im Anschluss erfolgt in *Kapitel 7* zunächst ebenfalls im Querschnitt die Untersuchung zur Sanktionierung der Straßenverkehrsdelikte, die sowohl differenziert nach Jugendstrafrecht und allgemeinem Strafrecht als auch nach den stra-

[1023] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 14.

[1024] Also bei ambulanten Sanktionen am Entscheidungsdatum, im Übrigen an der Strafrestaussetzung bzw. am Vollstreckungsende.

[1025] Zu den Tilgungs- und Löschungsvorschriften des BZRG vgl. unten Punkt *4.2.*

[1026] *Harrendorf,* S. 90.

ßenverkehrsspezifischen Sanktionen der Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB) und des strafrechtlichen Fahrverbotes (§ 44 StGB) erfolgt. Dabei werden die jeweiligen Sanktionsanalysen im Vergleich der einzelnen Straßenverkehrsdelikte untereinander sowie im Vergleich zur Nicht-Verkehrskriminalität vorgenommen. Ferner wird der Einfluss soziodemographischer Merkmale und der Vorstrafenbelastung (retrospektive Analyse) auf die Sanktionierung deskriptiv beschrieben. Bei der Analyse der einschlägigen Voreintragungen wird zu sehen sein, dass Alkoholtäter und Täter ohne Fahrerlaubnis eine Sonderstellung einnehmen, so dass diese beiden Tätergruppen bei der späteren Rückfallanalyse gesondert in den Fokus rücken. *Kapitel 8* beschäftigt sich schließlich mit der Rückfälligkeit von Straßenverkehrsstraftätern. Die empirische Auswertung erfolgt hier also ausschließlich im Längsschnitt. Die Rückfälligkeit wird differenziert nach Ausgangsdelikt, in Abhängigkeit soziodemographischer Merkmale und Sanktionierung untersucht. In diesem Zusammenhang werden auch unterschiedliche Rückfalldefinitionen (genereller Rückfall; einschlägiger Rückfall) verwendet. Zudem werden Rückfallhäufigkeit und -geschwindigkeit ausgewertet. Sodann wird die Rückfälligkeit in Abhängigkeit von den im BZR registrierten Voreintragungen einer näheren Betrachtung unterzogen. Aufbauend auf die vorangegangenen Erkenntnisse werden vor allem die Tätergruppen der Alkoholtäter und Täter des § 21 StVG eingehend unter die Lupe genommen. Abschließend erfolgt ein Überblick über die Rückfallraten nach Verkehrsdelikten für den sechsjährigen Rückfallzeitraum.

4. Einschränkungen der Untersuchungsanlage

Für die Qualität einer empirischen Studie ist entscheidend, inwiefern Einschränkungen in der Aussagekraft aufgrund des Untersuchungsdesigns oder aufgrund möglicher Fehlerquellen in der verwendeten Datengrundlage bestehen. Auf einige Defizite, die der allgemeinen Rückfallforschung immanent sind, wurde bereits hingewiesen. So bestehen zum Beispiel generelle Einschränkungen bei der Beurteilung der Effizienz strafrechtlicher Sanktionen[1027], aber auch bei der Erfassung von Bezugs- und Folgekriminalität. Eine Untersuchung wie die vorliegende kann sich immer nur auf tatsächliche Gegebenheiten in Form registrierter Straftaten beziehen. Über das wirkliche Ausmaß von Kriminalität können vor dem Hintergrund des schwer messbaren Dunkelfeldes[1028] keine Aussagen getroffen werden. Diese Einschränkung ist besonders für die Beurteilung von Straßenverkehrskriminalität bedeutsam, weil einige Formen der Verkehrsdelinquenz typische Kontrolldelikte sind (§ 316 StGB; § 21 StVG), für die zum Teil ein nicht unerhebliches Dunkelfeld vermuten wird.[1029] Gleichwohl ist die kriminologische Forschung

[1027] Vgl. auch *Harrendorf,* S. 111 f.
[1028] Speziell für den Bereich der Verkehrskriminalität vgl. *Kulemeier,* S. 253 ff.
[1029] Siehe *Kapitel 2, 2.1* und *2.7.*

maßgeblich darauf angewiesen, ihre Erkenntnisse aus dem tatsächlich messbaren und justiziell registrierten Bereich der Kriminalität zu erhalten.

Ferner sind Einschränkungen zu berücksichtigen, die vorwiegend der verwendeten Datenbasis geschuldet, also konzeptioneller Natur sind.[1030] Denn die Aussagekraft der Untersuchung ist notwendig mit der Herkunft der Daten aus dem BZR verknüpft.[1031] Daneben existieren aufgrund der enormen Datenmenge einige qualitative Einbußen, die hauptsächlich auf ungewollte Datenverluste zurückzuführen sind.[1032]

4.1 Nichtberücksichtigung strafprozessualer Verfahrenseinstellungen

Eine bedeutende Einschränkung resultiert aus der Eigenart der BZR-Daten insofern, als im Bereich des Erwachsenenstrafrechts grundsätzlich nur strafgerichtliche Urteile in das BZR eingetragen werden. Somit stehen sämtliche verfahrensrechtlichen Einstellungen auf Grundlage der StPO – gleichgültig zu welchem Zeitpunkt diese ergangen sind oder ob eine Beteiligung des Gerichts vorlag – für die Auswertung nicht zur Verfügung.[1033] Dies führt vor allem zu einer Mindererfassung von Entscheidungen aus dem Bereich der Massen- und Bagatellkriminalität.[1034] Wegen der Nichteintragung im BZR bleibt also ein quantitativ bedeutsamer Bereich von Bezugs- und Folgeentscheidungen bei der Berechnung der Rückfallraten von erwachsenen Straffälligen unberücksichtigt.[1035] Diese Nichterfassung der informellen Sanktionen dürfte zu einer Überschätzung der Rückfallrate führen, weil leichte Fälle mit geringer Rückfallwahrscheinlichkeit unterrepräsentiert sind.[1036]

Die Einstellungen nach den §§ 45, 47 JGG werden hingegen im Erziehungsregister aufgenommen (§ 60 I Nr. 7 BZRG) und stehen folglich für die Auswertungen zur Verfügung. Dies ist positiv, da diese Einstellungen mittlerweile den größten Teil der jugendrechtlichen Reaktionen darstellen, wenngleich dadurch die Vergleichbarkeit der nach JGG Sanktionierten und der nach allgemeinem Strafrecht Sanktionierten beeinträchtigt wird. Dieses Problem der registerrechtlichen Ungleichbehandlung lässt sich indes nicht befriedigend lösen.[1037] Selbst wenn man die Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG unberücksichtigt lassen würde, wäre keine wirkliche Gleichstellung der Jugendlichen und Heranwachsenden mit den Erwachsenen erreicht, weil die Einstellungspraxis im Jugendstrafrecht mit der im

---

[1030] Siehe hierzu auch die umfassenden Ausführungen bei *Harrendorf,* S. 110 ff.

[1031] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 18.

[1032] *Weigelt,* S. 67; umfassend hierzu auch *Harrendorf,* S. 127 ff.

[1033] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 18 f.; *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 22 f.

[1034] Vgl. hierzu *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 37 f.

[1035] Siehe auch *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 556 f.; *Harrendorf,* S. 114 ff.

[1036] Vgl. im Einzelnen *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 38 f.

[1037] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 19; *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 23; *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 38; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 645.

Erwachsenenstrafrecht nicht übereinstimmt. Die eigene Untersuchung bezieht mithin grundsätzlich ebenfalls die informellen Erledigungen nach §§ 45, 47 JGG ein. Wie noch zu sehen sein wird, machen die jugendrechtlichen Einstellungen einen Großteil der Entscheidungen beim Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG aus.[1038] Bereits vor diesem Hintergrund kann auf die Reaktionen nach §§ 45, 47 JGG in der vorliegenden Untersuchung nicht verzichtet werden. Welche Auswirkungen die registerrechtliche Ungleichbehandlung auf die Analysen der Vor-, Bezugs- sowie Folgeentscheidungen hat, wird an gegebener Stelle erläutert.[1039]

4.2 Tilgungs- und Löschungsvorschriften des BZRG

Eine Verzerrung eigener Art können die gesetzlichen Tilgungs- und Löschungsvorschriften des BZRG auslösen.[1040] Für eine empirische Studie zur Rückfälligkeit ist es allerdings wichtig, die Sanktionsgeschichte einer Person möglichst lückenlos zu erfassen.[1041] Allerdings bleibt eine im BZR registrierte Straftat nicht auf Dauer im Register enthalten, sondern wird bei nachfolgender Straffreiheit nach Verstreichen bestimmter Zeitabläufe nach Maßgabe der §§ 45 ff. BZRG getilgt und ein Jahr nach Eintritt der sogenannten Tilgungsreife auch physikalisch aus dem Register gelöscht (§ 45 II S. 1 BZRG). Allein die Tilgung hat bereits zur Konsequenz, dass über die Eintragung keine Auskunft mehr erteilt werden darf (§ 45 II S. 2 BZRG). Überdies besteht in rechtlicher Hinsicht ein Verwertungsverbot nach § 51 I BZRG und der Betroffene gilt bei Vorliegen der Tilgungsvoraussetzungen als unbestraft (§ 53 I Nr. 2 BZRG).

Die Tilgungsfrist ist gemäß § 46 BZRG primär abhängig von der Schwere der verhängten Sanktion, wobei die kürzeste Frist fünf Jahre, die längste zwanzig Jahre[1042] beträgt. Lebenslange Freiheitsstrafen sowie bestimmte Maßregeln der Besserung und Sicherung unterliegen hingegen keiner Tilgung. Vor dem Hintergrund der kürzesten, fünfjährigen Tilgungsfrist wurde in der ersten Rückfallstatistik ein Beobachtungszeitraum von vier Jahren festgelegt.[1043] Dies führte allerdings zu Problemen wegen der Sondertilgungsvorschrift des § 63 BZRG[1044], welche die Entfernung aller Eintragungen im Erziehungsregister beim Erreichen des 24. Lebensjahres anordnet, wenn zwischenzeitlich keine Eintragung im BZR mit einer Verurteilung zu Freiheits- oder Jugendstrafe, Strafarrest oder einer freiheitsentzie-

[1038] Vgl. nur *Kapitel 7, 2.1.*

[1039] Zur Altersverteilung vgl. *Kapitel 6, 2.1*; zu den Voreintragungen vgl. *Kapitel 7, 5.1* und zum Rückfall vgl. *Kapitel 8, 2.*

[1040] Zur Entfernung und Tilgung von Eintragungen im BZR vgl. umfassend *Harrendorf,* S. 87 ff.

[1041] Darauf hinweisend *Harrendorf,* S. 87 f.

[1042] Die 20-jährige Tilgungsfrist nach § 46 I Nr. 32 BZRG bei Verurteilungen wegen Sexualstraftaten wurde im Jahr 1998 eingeführt. Davor betrug die längste Tilgungsfrist fünfzehn Jahre.

[1043] *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 24 f.; *Jehle,* in: Lösel/Bender/Jehle (Hrsg.), Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik, S. 227, 238 ff.

[1044] Ausführlich zur Problematik der Löschungsverluste durch § 63 BZRG vgl. *Hohmann-Fricke,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 245 ff.

henden Maßregel der Besserung und Sicherung erfolgt ist. Hiervon betroffen sind alle Erziehungsmaßregeln (§§ 9 ff. JGG), Zuchtmittel (§§ 13 ff. JGG), das Absehen von der Verfolgung und die Verfahrenseinstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG sowie seltene Fälle von § 30 JGG, in denen nach § 30 II JGG bzw. §§ 31 II und 66 JGG der Schuldspruch aus dem BZR getilgt und in das Erziehungsregister eingetragen wird.[1045] Nicht betroffen sind dagegen die Jugendstrafe (§ 17 JGG ggf. i.V.m. § 21 JGG) und der Schuldspruch nach § 27 JGG, die nach § 4 BZRG in das BZR aufzunehmen sind. Für die Rückfallstatistik 1994 hat dies dazu geführt, dass nichtrückfällige Probanden, die im Bezugsjahr 1994 ihren 20. und 21. Geburtstag hatten, verloren gingen, was eine Überschätzung der Rückfallraten dieser Altersgruppen zur Folge hatte.[1046]

Um derartige Tilgungsverluste zu minimieren, wurde der Beobachtungszeitraum für die Legalbewährungsstudie mit dem Basisjahr 2004 auf drei Jahre verkürzt, was dazu führt, dass allenfalls für die Personen, die im Jahr 1982 geboren sind, Tilgungsverluste zu erwarten sind.[1047] Denn nach § 105 I S. 1 JGG ist das Alter des Täters zum Zeitpunkt der Tat ausschlaggebend für die Anwendung von Jugendstrafrecht oder allgemeinem Strafrecht, so dass für diese Personen noch erziehungsregisterpflichtige Entscheidungen nach JGG eingetragen werden können. Nach § 63 BZRG treten in solchen Fällen im Jahr 2006 die Entfernung, 2007 die endgültige Löschung ein.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich der Schuldspruch gemäß § 27 JGG nicht richtig erfassen lässt, weil gemäß § 30 II JGG der Eintrag des Schuldspruchs im BZR gelöscht und gemäß § 13 II S. 2 BZRG entfernt wird, wenn die Bewährungszeit von maximal zwei Jahren (§ 28 I JGG) abgelaufen ist, ohne dass der Richter auf Jugendstrafe erkannt hat.[1048] Das entsprechende Problem besteht im Hinblick auf § 59 StGB, da die Eintragung gemäß § 12 II BZRG sofort entfernt wird, wenn das Gericht nach der maximalen Bewährungszeit von zwei Jahren (§ 59 a I StGB) feststellt, dass es bei der Verwarnung sein Bewenden hat (§ 59 b II StGB).[1049]

4.3 Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten

Die große Datenmenge bringt es fast zwangsläufig mit sich, dass qualitative Einbußen in Form von ungewollten Datenverlusten vorliegen. Die Ursachen hierfür können oftmals nicht geklärt werden und sowohl bereits auf einer fehlerhaften oder unvollständigen Übermittlung der Daten von den Justizbehörden an das BZR, aber auch auf Fehlern bei der Absammlung der Registerdaten für die Zwecke der Rückfallstatistik beruhen. Auch die eigene Untersuchung hat an einigen

[1045] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 24.
[1046] *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 25; *Weigelt,* S. 64.
[1047] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 24 f.
[1048] *Jehle/Ablrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 23.
[1049] *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 25; *Weigelt,* S. 64.

Stellen unter der Unvollständigkeit oder Fehlerhaftigkeit der verwendeten Daten zu leiden, wobei die entsprechenden Datenverluste u.a. Informationen zu den Delikten und zu bestimmten Modalitäten der Sanktionsformen betreffen.

Bereits die Autoren der Rückfallstudie 1994 haben die Meldemoral der an das BZR meldenden Stellen beklagt, weil teilweise nach den registerrechtlichen Vorschriften einzutragende Informationen fehlen.[1050] Wenngleich im BZR Warnfunktionen eingebaut sind, die bei offensichtlich fehlenden oder fehlerhaften Meldungen eine Art Mahnverfahren gegenüber der meldenden Stelle auslösen, fehlt es dem BZR letztlich an einer effektiven Handlungsgrundlage, wenn die Informationen dennoch ausbleiben. Beispielsweise können Informationen über die Anzahl der Tagessätze, das Alter zum Tatzeitpunkt oder auch über das Geschlecht und die Nationalität der Täter fehlen. Ein weiteres Problem besteht dahingehend, dass der Verlauf der Vollstreckung nicht vollständig in das BZR eingetragen wird.[1051]

Ferner sollten im Rückfalldatensatz nur rückfallfähige Personen enthalten sein. Bereits *Köbner*[1052] hat richtigerweise darauf hingewiesen, dass sich Aussagen über die Rückfälligkeit als relative Häufigkeit auf eine rückfallfähige, dem Rückfallrisiko tatsächlich ausgesetzte Grundgesamtheit als Bezugsgröße beziehen müssen.[1053] Wird die Zahl der Rückfallfähigen in der statistischen Berechnung größer angenommen als sie in Wirklichkeit ist, wird die Rückfallrate entsprechend unterschätzt. Rückfallfähig sind prinzipiell die Personen, die im Gefolge einer strafrechtlichen Reaktion einem Rückfallrisiko ausgesetzt sind.[1054] Infolgedessen knüpfen die in der Rückfallstatistik als Bezugsentscheidungen erfassten Eintragungen stets an den Zeitpunkt des potentiellen Risikoeintritts an. Als nicht rückfallfähig sind aber Probanden zu betrachten, die im Untersuchungszeitraum verstorben, ausgewandert oder abgeschoben worden sind. Das BZR enthält diese Informationen nur teilweise, so dass insbesondere eine Unterschätzung der Rückfallwahrscheinlichkeit nichtdeutscher Straffällige zu befürchten ist.[1055]

4.3.1 Informationen zu den untersuchten Delikten

Obwohl gemäß § 5 I Nr. 6 BZRG die rechtliche Bezeichnung der Tat unter Angabe der angewandten Strafvorschriften in das BZR einzutragen ist, treten bei der Deliktanalyse einige Probleme auf. Zum einen konnte *Harrendorf* deliktspezifische Fehleintragungen anhand der §§ 315 c, 316 c StGB nachweisen, die offensichtlich auf Schreibfehler beruhten.[1056] Zum anderen wird auch die eigene Untersuchung

---

[1050] *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 23 f.

[1051] Siehe hierzu im Einzelnen *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 19 f.; *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 23 f.; *Harrendorf,* S. 128 ff.

[1052] *Köbner,* ZStW 13, 615, 620 ff.

[1053] Vgl. hierzu auch ausführlich *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 39 f.

[1054] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 40.

[1055] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 19.

[1056] *Harrendorf,* S. 129 f.

bei der Strukturanalyse der Verkehrskriminalität aufzeigen, dass die Detailtreue im Hinblick auf die exakten Strafvorschriften der Straßenverkehrsdelikte recht unterschiedlich ausfällt.[1057] Aus diesem Grund ist es der Untersuchung nur in Ansätzen möglich, über das Verhältnis der Tatmodalitäten und Begehungsformen bei den jeweiligen Verkehrsdelikten zu informieren.

Ein weiteres Problem in diesem Zusammenhang ist, dass die Vorschriften des Allgemeinen Teils des StGB nicht konsequent eingetragen werden.[1058] Selbst wenn entsprechende Eintragungen erfolgen, ist eine Zuordnung der genannten Vorschriften zu bestimmten Deliktformen des Besonderen Teils kaum möglich.[1059] Die vom Täter verwirklichten Strafnormen werden nämlich ohne eine vorgegebene Reihenfolge an das BZR gemeldet, so dass bei mehreren eingetragenen Delikten z.B. eine erfolgte Mittäterschaft, eine Teilnahme, ein Versuch oder die Schuldunfähigkeit bzw. eingeschränkte Schuldfähigkeit nicht konkret zugeordnet werden kann. Auch das Konkurrenzverhältnis (§§ 52, 52 StGB) kann häufig nicht sicher geklärt werden. Eine entsprechende Analyse unter Einbeziehung der Vorschriften des Allgemeinen Teils konnte infolgedessen nicht vorgenommen werden.

4.3.2 Informationen zu den Haupt- und verkehrsspezifischen Sanktionen

Auch im Hinblick auf die im BZR einzutragenden Sanktionsformen liegen im verwendeten Datensatz einige Informationsmängel vor. Diese betreffen etwa die Dauer der Bewährungszeit bei den bedingten Jugend- und Freiheitsstrafen.[1060] Ferner liegen bedauerlicherweise den der Untersuchung zugrunde liegenden BZR-Daten keine hinreichenden Informationen zu der Länge verhängter Sperrfristen (§ 69 a StGB) vor[1061], obschon gemäß § 8 BZRG der Tag ihres Ablaufs in das Register einzutragen ist. Aus diesem Grund ist es der Untersuchung leider nicht möglich, die Verteilung der Sperrfristlängen im Basisjahr 2004 sowie ihren Einfluss auf das Rückfallverhalten der Straßenverkehrstäter zu analysieren. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass nicht für jede registrierte Entscheidung zu den Verkehrsdelikten die mitzuteilenden Informationen zu den soziodemographischen Merkmalen Alter und Geschlecht vorliegen. Allerdings fällt der entsprechende Datenverlust verschwindend gering aus.[1062]

[1057] Vgl. *Kapitel 6, 1.4.*

[1058] *Harrendorf,* S. 130.

[1059] *Harrendorf,* S. 130; *Weigelt,* S. 65 f.; *Köhler,* S. 89 f.

[1060] Siehe hierzu *Kapitel 7, 2.2.2* und *Kapitel 7, 3.2.2.2.*

[1061] Der Datengrundlage der Rückfallstatistik 1994 konnten diese Informationen noch entnommen werden; vgl. hierzu die entsprechenden Sonderauswertungen bei *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 250 f.; *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 273 f.

[1062] Im Hinblick auf die Verkehrsdelikte fehlt in gerade mal sieben Fällen die Angabe zum Alter und in 69 Fällen die Angabe zum Geschlecht.

4.4 Begrenzung auf soziodemographische Daten

Im Hinblick auf die Persönlichkeit der Probanden hat eine Auswertung anhand der BZR-Daten den Nachteil, dass über die zur Verfügung stehenden soziodemographischen Registerdaten Alter, Geschlecht und Nationalität hinaus keine Aussagen zur sonstigen Sozialisation oder Tätermerkmalen (z.B. BAK-Wert oder Suchtproblematiken bei den Trunkenheitsdelikten) gemacht werden können. Auch besondere Umstände der konkreten Straftat (z.B. Art des Unfalls oder Schadenshöhe bei § 142 StGB) können nicht in die Analysen einfließen. Gleichwohl müsste sich eine eingehende Beurteilung der Täterpersönlichkeit vor dem Hintergrund der breiten Datenmasse (Straßenverkehrsdelinquenz als Massenphänomen) ohnehin in engen Grenzen halten, so dass der Aussagegehalt der empirischen Studie nicht geschmälert wird. Überdies ist als sehr positiv anzuführen, dass mit der Vorstrafenbelastung ein überaus gewichtiges Indiz für die Persönlichkeitsbeurteilung des Probanden für die Auswertung zur Verfügung steht.

4.5 Gesetzesänderungen und zeitliche Rahmenbedingungen

Schließlich muss der zeitlich begrenzte Rahmen der Untersuchung beachtet werden, der sich daraus ergibt, dass das Datenmaterial in Gestalt der Bezugsentscheidungen aus dem Jahr 2004 stammt. Somit müssen die damalige Gesetzeslage sowie die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen bei der Auswertung berücksichtigt werden. Allerdings liegen bedeutende Gesetzesänderungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrsstraftaten lange Zeit zurück[1063], so dass die Analyse hiervon nicht betroffen ist. Wenngleich ferner die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen des motorisierten Straßenverkehrs – z.B. in Gestalt von Gesamtfahrleistungen und Kfz-Bestand[1064] oder individuellen Fahrleistungen in Abhängigkeit vom Alter und Geschlecht[1065] – in den letzten Jahrzehnten einem ständigen Wandel unterworfen waren, so ist dieser doch weder für den untersuchten Beobachtungszeitraum noch im Vergleich zur heutigen Zeit derart ausgeprägt, dass die Ergebnisse und Aussagen der Untersuchung beeinflusst sein würden.

[1063] Vgl. zur geschichtlichen Entwicklung des Verkehrsstrafrechts *Kapitel 1, 2.* Die letzte in rechtlicher Hinsicht bedeutende Gesetzesänderung war die Einführung der tätigen Reue in § 142 IV StGB im Jahr 1998, die allerdings die eigene Untersuchung nicht beeinflusst.

[1064] Siehe oben *Einleitung*.

[1065] Vgl. *Kapitel 3, 3.*

Kapitel 6: Struktur der Straßenverkehrsdelinquenz

Dieses Kapitel der empirischen Untersuchung gibt einen Überblick über die Struktur der Straßenverkehrskriminalität, indem die Bezugsentscheidung deliktbezogen im *Querschnitt* analysiert wird. Dabei konzentriert sich die Untersuchung auf die Ebene der *Verurteilten* und kann mit den zugrundeliegenden Daten des BZR detaillierte Informationen über die im Bezugsjahr 2004 verwirklichten Straßenverkehrsstraftaten liefern. Es geht dabei vor allen Dingen um die Darstellung von Häufigkeiten und der Verteilung der in die Untersuchung einbezogenen Delikte, aber auch um die Ausarbeitung relevanter Deliktkombinationen von Verkehrsstraftaten untereinander oder mit Straftaten der „klassischen" Kriminalität. Zudem wird die Abhängigkeit zwischen den Verkehrsdelikten und den persönlichen Merkmalen der Verkehrstäter hergestellt. Dazu werden die im Zusammenhang mit der Entscheidung gespeicherten Personendaten Alter, Geschlecht und Nationalität einer näheren Betrachtung unterzogen. Die Strukturanalyse dient somit der Charakterisierung der Straßenverkehrskriminalität, ist darüber hinaus aber auch notwendige Vorbereitung für die vertieften Analysen der Sanktionierung *(Kapitel 7)* und Legalbewährung *(Kapitel 8)* der Straßenverkehrstäter.

1. Deliktformen der Straßenverkehrsdelinquenz

1.1 Die Auswahl der Delikte

Je nachdem, welcher Straßenverkehrsbezug in tatbestandlicher Hinsicht besteht, kann man zwischen *„reinen“* und *„anderen“* Verkehrsdelikten differenzieren.[1066] Unter „reinen“ Verkehrsdelikten werden diejenigen Straftaten verstanden, die nur im Straßenverkehr begangen werden können, also tatbestandlich ausdrücklich an ein Fehlverhalten im Straßenverkehr anknüpfen. Weil diese „reinen“ bzw. „echten“ Verkehrsdelikte auf tatbestandlicher Ebene den Bezug zum Straßenverkehr festlegen, lassen sie sich im Datensatz sicher als Straßenverkehrsstraftaten identifizieren. Die in die Untersuchung einbezogenen „reinen“ Verkehrsdelikte setzen sich wie folgt zusammen[1067]:

- das unerlaubte Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB,
- der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315 b StGB,
- die alkohol- bzw. rauschmittelbedingte Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c I Nr. 1a StGB,
- die Gefährdung des Straßenverkehrs ohne Alkohol und sonstige berauschende Mittel nach § 315 c-Rest StGB[1068],
- die Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB,
- das Fahren ohne Fahrerlaubnis nach § 21 StVG sowie
- die fehlende Haftpflichtversicherung nach § 6 PflVG.

Die sogenannten „anderen“ Verkehrsdelikte können zumindest in tatbestandlicher Hinsicht auch auf andere Weise als im Straßenverkehr verwirklicht werden, spielen aber dort eine bedeutsame Rolle. Es handelt sich mithin um Delikte der allgemeinen Kriminalität, die lediglich einen potentiellen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen. Folgende „andere“ Verkehrsdelikte wurden in die Untersuchung einbezogen[1069]:

- die fahrlässige Tötung nach § 222 StGB,
- die fahrlässige Körperverletzung nach § 229 StGB,
- die Nötigung nach § 240 StGB sowie
- der Vollrausch nach § 323 a StGB.

[1066] Siehe hierzu auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 263 f.; *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 244 f.; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 287 f.

[1067] Vgl. hierzu *Kapitel 2, 2.*

[1068] Gemeint sind sämtliche Fälle des § 315 c StGB, die nicht unter § 315 c I Nr. 1a StGB fallen.

[1069] Vgl. hierzu bereits *Kapitel 2, 2.*

Diese Straßenverkehrsdelikte haben keinen Verkehrsbezug im Tatbestand und lassen sich daher im Datensatz nicht allein über die Ermittlung des Straftatbestandes ermitteln. Als Lösung dieses Problems muss unter Verwendung zusätzlicher Auswahlkriterien, welche dem BZR entnommen werden können, auf die straßenverkehrsspezifische Begehungsform geschlossen werden. Dies lässt sich mit Hilfe von Kombinationen entweder mit einem „reinen" Verkehrsdelikt oder aber der Verhängung eines Fahrverbotes (§ 44 StGB) oder der Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB) – mithin Sanktionen, die Fehlverhalten im Straßenverkehr betreffen – erreichen. So wäre z.B. die Kombination von §§ 229, 315 c I Nr. 1a StGB im Urteils- bzw. Entscheidungstenor ein sicheres Indiz für eine im Straßenverkehr verwirklichte fahrlässige Körperverletzung (unter Alkoholeinfluss).[1070] Entsprechendes gilt z.B. für die Kombination von §§ 229, 69 StGB, also einer fahrlässigen Körperverletzung in Verbindung mit einem Entzug der Fahrerlaubnis.

Trotz der Möglichkeit, die straßenverkehrsspezifische Begehungsweise mit Hilfe derartiger Kombinationen zu identifizieren, kann eine lückenlose Erfassung bei den Delikten mit potentiellem Straßenverkehrsbezug nicht gewährleistet werden. Zum Beispiel kann eine „andere" Straßenverkehrsstraftat auch isoliert begangen werden, ohne dass zugleich ein „reines" Verkehrsdelikt verwirklicht sein müsste. Der Vorteil der StVS, die das zusätzliche Kriterium „im Straßenverkehr" nutzen kann, besteht bei der vorliegend verwandten Datenbasis leider nicht. Auch das zusätzliche Abstellen auf die verkehrsspezifische Sanktionierung führt nicht immer zum gewünschten Erfolg, weil nicht jede Verwirklichung eines „anderen" Verkehrsdeliktes zu einer Sanktionierung mit einer verkehrsspezifischen Sanktion führt.[1071] Lediglich beim Vollrausch im Straßenverkehr nach § 323 a StGB scheint das Problem der Identifikation als Verkehrsstraftat nur bedingt zu bestehen. Wenn nämlich ein Straßenverkehrsdelikt im Vollrausch verwirklicht wird, kommt wegen fehlender Schuldfähigkeit nur eine Verurteilung nach § 323 a StGB in Betracht. Es ist zu vermuten, dass im BZR dann regelmäßig auch die Rauschtat, also das verwirklichte Verkehrsdelikt, eingetragen wird. Selbst wenn dies nicht der Fall sein sollte, sieht § 69 II StGB für den Vollrausch im Straßenverkehr die regelmäßige[1072] Entziehung der Fahrerlaubnis vor. Im Ergebnis kann also primär bei den „anderen" Verkehrsdelikten der §§ 222, 229, 240 StGB die Möglichkeit nicht aus-

[1070] So auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 263.

[1071] Nach der StVS wurde im Jahr 2004 bei Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr in 17 % der Fälle ein Fahrverbot verhängt sowie in 32 % der Fälle die Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet. Bei Verurteilungen wegen fahrlässiger Tötung im Straßenverkehr wurde zu 21 % ein Fahrverbot sowie zu 31 % eine Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet; vgl. *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 45 und S. 322.

[1072] Jedenfalls dann, wenn sich § 323 a StGB auf eine der Taten nach § 69 II Nr. 1-3 StGB bezieht. Aufgrund des hohen Alkoholgehaltes als Voraussetzung für § 323 a StGB wird aber ohnehin regelmäßig die Ungeeignetheit des Kraftfahrzeugführers und damit die Entziehung der Fahrerlaubnis angezeigt sein.

geschlossen werden, dass sie im BZR- und Erziehungsregister ohne verkehrsspezifische Sanktion bzw. ohne entsprechende Deliktkombination vorhanden sind, aber dennoch im Straßenverkehr stattgefunden haben und damit für die eigene Untersuchung verborgen bleiben.

1.2 Das Verhältnis der Delikte untereinander

Neben den soeben genannten Einschränkungen ist eine weitere Besonderheit bei der Analyse der Straßenverkehrskriminalität zu beachten: Kann in der Bezugsentscheidung ein Verkehrsdelikt ermittelt werden, muss dieses nicht die einzige oder schwerste Straftat gewesen sein, die der Verurteilung zugrunde lag. Vielmehr enthält der verwendete Datensatz bis zu fünf Straftaten zu jeder Verurteilung. Grundsätzlich werden im Rahmen der Untersuchung als Ausgangspunkt jedoch nur solche Entscheidungen betrachtet, bei denen die Verkehrsdelikte die abstrakt schwerste Straftat sind. Anhand der Bezugsentscheidungen wird der Täter also einem Delikt zugeordnet, wobei jeweils das schwerste Delikt der Bezugsentscheidungen herangezogen wird. Eine Analyse der Verkehrsdelikte unter dieser Einschränkung hat folgende Beweggründe:[1073]

Zum einen will sich die Arbeit mit Verkehrsstraftätern im eigentlichen Sinne beschäftigen. Dafür muss gewährleistet werden, dass die zu untersuchenden Entscheidungen entweder ausschließlich Straßenverkehrsstraften sind oder sich zumindest der Schwerpunkt des vorwerfbaren Verhaltens auf ein Fehlverhalten im Straßenverkehr konzentriert. Es müssen somit die Entscheidungen ausgesondert werden, bei denen Verkehrsdelikte neben gleichfalls begangenen „klassischen" Delikten eine lediglich untergeordnete Rolle spielen. Zum anderen dient die hier durchgeführte Querschnittanalyse als Ausgangspunkt für die Analysen der Sanktionierung und Legalbewährung von Verkehrstätern. Um indes die strafrechtlichen Reaktionen sowie ihre Wirkungen ersehen zu können, empfiehlt es sich als Ausgangspunkt nur solche Verurteilungen zu betrachten, bei denen die Verkehrsdelikte die abstrakt schwersten Tatbestände sind. Im Umkehrschluss sind solche Entscheidungen auszusondern, bei denen neben einer Straßenverkehrstat auch ein „klassisches" Delikt, wie z.B. Diebstahl oder Körperverletzung, zur Aburteilung kam. Denn dort wird die verhängte Sanktion maßgeblich von diesem nicht verkehrsbezogenen Delikt bestimmt. Eine aussagekräftige Analyse der Effizienz verhängter (straßenverkehrsrechtlicher) Sanktionen kann nur dann sinnvoll vorgenommen werden, wenn die untersuchte Sanktion in erster Linie eine Reaktion auf ein Fehlverhalten im oder im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr darstellt.

Im Ergebnis ist für die Darstellung der in die Untersuchung einbezogenen Verkehrsdelikte somit Folgendes festzuhalten: Soweit mehrere Tatbestände Eingang in die Entscheidung gefunden haben, wird ein „reines" Verkehrsdelikt nur

---

[1073] Vgl. dazu auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 264; *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 245; *Jehle/Hohmann-Fricke*, ZJJ 2006, 286, 288.

dann berücksichtigt, wenn es das abstrakt schwerste Delikt darstellt. Im Grundsatz gilt Entsprechendes, wenn der Entscheidung eine „andere“ Verkehrsstraftat zugrunde liegt. Um das „andere“ Verkehrsdelikt als solches zu identifizieren, wird allerdings jede in der Schwere nachrangige Stelle der Entscheidung nach einem zusätzlichen „reinen“ Verkehrsdelikt bzw. einer verkehrsspezifischen Sanktion durchsucht.

1.3 Umfang und Verteilung der Straßenverkehrsdelikte

Der vorliegend verwendete Rückfalldatensatz enthält 1.052.215 gültige Bezugsentscheidungen für das Jahr 2004. Die Grundgesamtheit der hier deliktbezogenen Analyse bilden alle Personen, die im Jahr 2004 eine Bezugsentscheidung aufgrund einer Verkehrstat im Sinne des hier erfassten Begriffs als abstrakt schwerstes Delikt aufweisen. Dabei wird also jeder Proband nur einmal mit dem jeweils schwersten Delikt der Bezugsentscheidung erfasst, sofern es sich um ein Verkehrsdelikt handelt. Auch wenn mehrere Verkehrstaten der Bezugsentscheidung zugrunde liegen, wird nur das abstrakt schwerste der verwirklichten Verkehrsdelikte gezählt. So sind Mehrfachzählungen von Personen und Delikten ausgeschlossen. Legt man diese Erhebungsprinzipien zugrunde, befinden sich auf der Ebene der Bezugsentscheidung 259.121 Personen, die mit einem Verkehrsdelikt auffällig geworden sind. Dies macht rund ein Viertel aller in der Rückfallstatistik 2004 erfassten Verurteilten aus.

Schaubild 6.1: Verteilung der Straßenverkehrsdelikte

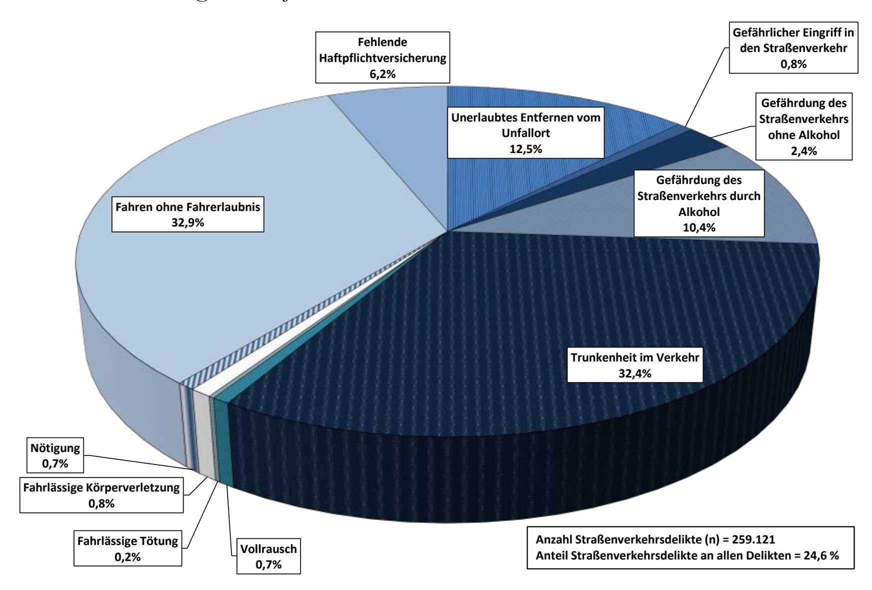


Schaubild 6.1 zeigt die prozentuale Verteilung der im Bezugsjahr 2004 registrierten Verkehrsdelikte.[1074] Dabei sticht zunächst die quantitative Bedeutung der Trunkenheitsdelikte (§§ 316, 315 c I Nr. 1a, 323 a StGB) hervor. 43,5 % bzw. 112.485 aller hier erfassten Entscheidungen betreffen eine Straßenverkehrsstraftat infolge Trunkenheit. Somit lässt sich die registrierte Straßenverkehrsdelinquenz zu einem erheblichen Teil als Alkoholkriminalität charakterisieren. Was das Verhältnis der Trunkenheitsdelikte untereinander angeht, entfallen drei Viertel (75 %; n=83.926) auf die folgenlose Trunkenheitstat des § 316 StGB. 26.839 oder 24 % der Trunkenheitsdelikte betreffen die Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Alkoholgenusses gemäß § 315 c I Nr. 1a StGB, 1.720 bzw. 1,5 % den Vollrausch im Straßenverkehr nach § 323 a StGB. Der Vollrausch nimmt damit sowohl absolut als auch relativ eine untergeordnete Bedeutung ein. Dies ist aufgrund der erhöhten Anforderungen an den Tatbestand[1075] jedoch nicht weiter verwunderlich. Der Täter muss im Zustand des Vollrausches noch in der Lage gewesen sein, ein Kraftfahrzeug zu führen bzw. eine rechtswidrige Tat zu verwirklichen, mithin über eine überdurchschnittlich hohe Alkoholgewöhnung verfügen. § 323 a StGB stellt für diese Fälle einen Auffangtatbestand dar, der in der justiziellen Praxis selten zur Anwendung kommt.

Neben den Trunkenheitsdelikten ist das Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG hervorzuheben, das mit 85.216 Entscheidungen etwa ein Drittel der Verkehrsdelikte ausmacht und somit ebenfalls einen enormen Stellenwert in der strafrechtlichen Justizpraxis einnimmt. Die Taten nach § 21 StVG erfassen dabei unterschiedliche Begehungsvarianten, die allerdings im untersuchten Datensatz nicht differenziert werden können. Auf der einen Seite ist es denkbar, dass der Täter trotz eines Fahrverbotes bzw. einer (gerichtlichen) Entziehung der Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führt. Auf der anderen Seite kann es sich um Personen handeln, die noch nie über eine Fahrerlaubnis verfügt haben. Die erste Begehungsvariante zeichnet sich dadurch aus, dass eine gerichtliche Entscheidung wissentlich ignoriert wird, so dass diese Tätergruppe eine höhere kriminelle Energie aufweisen dürfte als diejenigen Täter, die noch nie die Befugnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges inne hatten.[1076] Speziell bei § 21 StVG besteht die Gefahr, dass aufgrund des eingangs beschriebenen Verfahrens zur Ermittlung der Delikte das wahre Ausmaß der im BZR tatsächlich eingetragenen Straften verborgen bleibt. Denn wegen des relativ niedrigen Strafrahmens und der Stellung dieses Deliktes im StVG ist in nicht unerheblichem Maße eine Verdrängung durch abstrakt schwerere (Straßenverkehrs-)Straftaten des StGB zu befürchten. Ohnehin liegen über den wirklichen Umfang der begangenen Straften nach § 21 StVG bislang wenige empirische Erkenntnisse vor, da sich auch die

[1074] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 0a im Anhang*.
[1075] Zu den Voraussetzungen des § 323 a StGB vgl. oben *Kapitel 2, 2.1.3*.
[1076] Zu dieser Annahme tendiert wohl auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 227; vgl. auch *Kapitel 3, 2.5*.

StVS eines Selektionsverfahrens zu Lasten weniger schwerer Delikte bedient und so nur ein eingeschränktes Bild vom tatsächlichen Ausmaß der Straftaten vermitteln kann. Teilweise wird diesbezüglich von einem wohl beträchtlichen „statistischen" Dunkelfeld gesprochen.[1077] Im Rahmen dieser Arbeit gilt es demnach zu klären, inwieweit tatsächlich eine derartige statistische Untererfassung des § 21 StVG stattfindet, weil eben das Fahren ohne Fahrerlaubnis mit anderen (schwereren) Straftaten zusammentrifft.[1078]

Ferner weist das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB mit 12,5 % bzw. 32.417 aller gezählten Straßenverkehrsdelikte einen noch beträchtlichen Anteil auf. Die fehlende Haftpflichtversicherung nach § 6 PflVG macht immerhin 6,2 % bzw. 16.015 der relevanten Entscheidungen aus. Ähnlich wie bei § 21 StVG ist auch bei § 6 PflVG – bedingt durch das Selektionsverfahren zu Lasten weniger schwerer Delikte – eine nicht unerhebliche Verdrängung durch andere (Straßenverkehrs-)Delikte des StGB zu vermuten.

Die konkreten Gefährdungsdelikte gemäß § 315 b StGB und § 315 c StGB ohne Alkohol spielen insgesamt eine eher untergeordnete Rolle. Dies gilt vor allem für die besonders schwerwiegenden Verkehrsgefährdungen nach § 315 b StGB mit 2.161 Entscheidungen bzw. einem Anteil von 0,8 %. 2,4 % oder 6.335 Fälle der Straßenverkehrsdelikte entfallen auf die nicht alkoholbedingte Straßenverkehrsgefährdung. Im Hinblick auf die Delikthäufigkeit von § 315 c-Rest StGB muss jedoch folgendes beachtet werden: Diese nicht alkoholbedingte Verkehrsstraftat ist in dem zugrundegelegten Datensatz so kodiert, dass sämtliche Fälle der Straßenverkehrsgefährdung im BZR erfasst werden, die nicht ausdrücklich als Straftaten nach § 315 c I Nr. 1a StGB eingetragen sind. Damit kann die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden, dass sich hinter Straftaten nach § 315 c-Rest StGB in Wirklichkeit teilweise alkoholbedingte Straßenverkehrsgefährdungen verbergen. Denn es werden auch Eintragungen zu § 315 c-Rest StGB gezählt, die sich nicht ausdrücklich auf die Verkehrsgefährdungen nach § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB beziehen. Dies ist einer oftmals ungenauen Eintragung der Delikte im BZR geschuldet.[1079] Zum Beispiel kann es vorkommen, dass eine Eintragung wegen § 315 c StGB ohne weitere Differenzierung nach Absätzen oder Nummern erfolgt. Ein solcher Eintrag wird dann der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol zugeordnet. Durch dieses Vorgehen soll sowohl eine vollumfängliche Erfassung der Delikte nach § 315 c StGB gewährleistet als auch sichergestellt werden, dass bei den jeweiligen Untersuchungen zu den Trunkenheitsdelikten auch tatsächlich nur Alkoholstraftäter im Straßenverkehr erfasst sind.

Letztlich scheint der Anteil der Delikte mit potentiellem Straßenverkehrsbezug („andere" Verkehrsdelikte) nach den hier vorliegenden Zahlen eher gering zu sein. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass zumindest bzgl. der fahrlässigen Körperver-

[1077] *Seiler,* Fahren ohne Fahrerlaubnis, S. 45 f.
[1078] Vgl. dazu sogleich Punkt *1.5.6.*
[1079] Vgl. dazu *Kapitel 5, 4.3.1* und sogleich Punkt *1.4.3.*

letzung und Tötung im Straßenverkehr die Wirklichkeit jedoch kaum widergespiegelt wird. So machen diese Deliktformen nach den Daten der StVS einen weitaus größeren Anteil an der Straßenverkehrsdelinquenz aus, als es vorliegend der Fall ist:[1080] Im Jahr 2004 betrug der Anteil von Verurteilungen wegen § 222 StGB im Straßenverkehr (n=1.019) 0,5 % an allen verurteilten Straßenverkehrsstraftaten. Bei der Körperverletzung im Straßenverkehr (n=17.980) war ein Anteil von 9 % zu verzeichnen. Darüber hinaus betrafen 79 % aller Verurteilungen wegen fahrlässiger Tötung bzw. 80 % aller Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzung solche im Straßenverkehr. Nach der vorliegenden Datengrundlage können hingegen gerade einmal 549 Entscheidungen (0,2 %) mit Sicherheit als fahrlässige Tötung im Straßenverkehr identifiziert werden. Für die fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr können lediglich 2.147 Entscheidungen gefunden werden, was einen Anteil von 0,8 % an allen Straßenverkehrsdelikten ausmacht. Zählt man hingegen alle Entscheidungen zu §§ 222, 229 StGB, ohne auf das Erfordernis eines Straßenverkehrsbezuges abzustellen, ergeben sich 1.445 Entscheidungen zu § 222 StGB und 11.711 Entscheidungen zu § 229 StGB. Nach den BZR-Daten wären somit lediglich 39 % aller fahrlässigen Tötungen bzw. sogar nur 18 % aller fahrlässigen Körperverletzungen sicher im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr verwirklicht worden. Speziell im Hinblick auf § 229 StGB muss demnach eine enorme Divergenz der Daten der StVS zu den bundeszentralregisterrechtlichen Daten attestiert werden. Die Hauptursache dürften die eingangs erwähnten Auswahlkriterien für die „anderen" Verkehrsdelikte sein, die eine lückenlose Identifizierung leider nicht gewährleisten können. Gerade für die fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr ist zu vermuten, dass es sich zu einem nicht unerheblichen Teil um Bagatelldelikte handelt, bei denen weder eine weitere Straßenverkehrstat verwirklicht noch eine verkehrsspezifische Sanktion verhängt wurde, so dass eine Identifizierung der Tat als Straßenverkehrsdelikt ausgeschlossen ist. Ein Lösungsansatz könnte sein, sämtliche im BZR-Datensatz eingetragenen fahrlässigen Erfolgsdelikte auszuwählen und als Straßenverkehrsdelikte zu behandeln, da – wie aufgezeigt – die weitaus meisten fahrlässigen Tötungen und Körperverletzungen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stattfinden. Andererseits besteht bei einem derartigen Vorgehen die Gefahr, dass einige Personen in die Untersuchung einbezogen werden, die gerade keine Verkehrstäter sind. Denn die Daten der StVS erwecken den Eindruck, als beträfen ein im Durchschnitt nicht unerheblicher Anteil der Verurteilungen wegen §§ 222, 229 StGB Straftaten, die nicht im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr verwirklicht worden sind. Dieser Anteil hat sich zudem in den letzten Jahrzehnten immer weiter vergrößert. Im Jahr 1990 betrafen noch über 90 % aller Verurteilungen wegen §§ 222, 229 StGB

[1080] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 33, S. 45. Dabei müssen freilich die folgenden Unterschiede von BZR und StVS bedacht werden: Entlassungsjahr statt Urteilsjahr bei stationären Sanktionen; gesamtes Bundesgebiet statt Westdeutschland und Gesamtberlin; Zählung nur einer (Bezugs-) Entscheidung pro Täter statt Mehrfachzählung usw.

Verstöße im Straßenverkehr[1081], während es um die Jahrtausendwende nur noch ca. 85 % waren[1082]. Heutzutage haben etwa 71 % aller Verurteilungen wegen fahrlässigen Tötungen bzw. Körperverletzungen Verstöße im Straßenverkehr zum Gegenstand.[1083] Somit scheint es nach den Daten der StVS, als würden die fahrlässigen Tötungen und Körperverletzungen im Straßenverkehr immer weiter an Bedeutung verlieren. Daher wird die Untersuchung grundsätzlich die nicht unerhebliche Untererfassung nach der vorliegenden Datengrundlage in Kauf nehmen und nur diejenigen Straftaten nach §§ 222, 229 StGB einbeziehen, die aufgrund der genannten Auswahlkriterien mit einer hohen Sicherheit als Verkehrsdelikte qualifiziert werden können.

Inwieweit eine ähnliche Untererfassung für die Nötigung im Straßenverkehr nach § 240 StGB besteht, lässt sich anhand der Daten der StVS nicht abschätzen, weil dort Nötigungshandlungen im Straßenverkehr nicht gesondert erfasst werden. Nach den BZR-Daten hat die Nötigung im Straßenverkehr mit einem Anteil von 0,7 % bzw. mit 1.796 Entscheidungen jedenfalls eine vergleichsweise geringe quantitative Bedeutung für die Verkehrsdelinquenz.

Für den Vollrausch im Straßenverkehr liegt eine derartige Untererfassung nicht vor. Nach der StVS betrafen im Jahr 2004 707 Verurteilungen solche nach § 323 a StGB im Straßenverkehr.[1084] Doch werden in der StVS Straftaten nach § 323 a StGB im Straßenverkehr nur erfasst, wenn sie in Verbindung mit einem Verkehrsunfall verwirklicht worden sind.[1085] Im vorliegenden Datensatz wird der Vollrausch im Straßenverkehr hingegen gezählt, wenn er in Kombination mit einem „reinen" Verkehrsdelikt bzw. mit einer verkehrsspezifischen Sanktion auftritt. Danach ergeben sich nach den BZR-Daten sogar 1.720 Verurteilungen.

1.4 Tatmodalitäten und Begehungsformen

Ebenfalls von Interesse ist eine Analyse von den Tatmodalitäten und Begehungsformen der jeweiligen Verkehrsdelikte. So können einige Straftatbestände auf dem Gebiet der Straßenverkehrsdelinquenz sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden. Für den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr zum Beispiel normiert § 315 b IV StGB die sog. Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombinationen, d.h. die vorsätzliche Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs aufgrund einer in § 315 b I Nr. 1-3 StGB normierten Tathandlung bei gleichzeitig fahrlässiger Verwirklichung der konkreten Gefährdung. § 315 b V StGB stellt ferner die ausschließlich fahrlässige Begehung, also die fahrlässige Verwirklichung sowohl der Tathandlung als auch des Gefährdungserfolges, unter Strafe. Entsprechende Regelungen für die Gefährdung des Straßenverkehrs finden sich in § 315 c III

[1081] *StatBA (Hrsg.),* StVS 1990, S. 19 ff., S. 28 f.
[1082] Zum Beispiel *StatBA (Hrsg.),* StVS 2000, S. 25, S. 35.
[1083] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2011, S. 33 ff., S. 45.
[1084] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 47.
[1085] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 46 f.

Nr. 1 und 2 StGB. Für die folgenlose Trunkenheit im Straßenverkehr ist die fahrlässige Begehung in § 316 II StGB normiert. Auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG sieht in Absatz 2 fahrlässige Begehungsformen vor. Eine differenzierte Auswertung von vorsätzlich und fahrlässig begangenen Taten wäre vor allem daher sinnvoll, weil zu vermuten ist, dass die Fahrlässigkeitstäter sowohl milder sanktioniert als auch weniger rückfällig werden. Darüber hinaus weisen viele Straßenverkehrstatbestände unterschiedliche Tatmodalitäten bzw. Tatbestandsvarianten auf[1086], die ebenfalls an dieser Stelle ausgewertet werden sollen, soweit dies aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten möglich ist. Denn letztlich ist eine derartige Analyse nur mit Einschränkungen möglich, weil zu den genauen Tatmodalitäten bzw. Begehungs- und Schuldformen eines Deliktes nicht immer entsprechend detaillierte Eintragungen im BZR zu finden sind.[1087] Die entsprechenden Eintragungen im BZR zu den Begehungsformen und Tatbestandsvarianten für die den Bezugsentscheidungen zugrunde liegenden Straßenverkehrsdelikte lassen sich der *Tabelle 6.1a* im Anhang entnehmen.

1.4.1 § 142 StGB

Von 32.417 Delikten nach § 142 StGB liegt in 84 % der Fälle (n=27.190) eine detaillierte und eindeutige Eintragung im BZR vor.[1088] Davon entfallen 85 % auf die Alternative des § 142 I Nr. 1 StGB sowie 14 % auf § 142 I Nr. 2 StGB. Die Verwirklichung des § 142 II StGB (nachträgliche Meldepflicht) tritt dagegen mit 134 Eintragungen bzw. 0,5 % selten in Erscheinung. Damit bestätigt sich das Bild der StVS, dass die Begehungsformen des § 142 II StGB (nachträgliche Meldepflicht) kaum eine Rolle spielen.[1089]

1.4.2 § 315 b StGB

Von 2.161 Bezugsentscheidungen wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr kann in 76 % der Fälle (n=1.641) die genaue Tatmodalität (§ 315 b I Nr. 1-3 StGB) identifiziert werden.[1090] Davon sind 8 % Fälle des Absatzes 1 Nr. 1 (Zerstören, Beschädigen oder Beseitigen von Anlagen oder Fahrzeugen), 45 % Fälle des Absatzes 1 Nr. 2 (Bereiten von Hindernissen) und 47 % Fälle des Absatzes 1 Nr. 3 (ähnlicher, ebenso gefährlicher Eingriff). Im Verhältnis der Tatmodalitäten untereinander sind mithin besonders § 315 b I Nr. 2 und 3 StGB bedeutsam.

[1086] Z.B. § 142 I Nr. 1 und 2, II Nr. 1 und 2 StGB; § 315 b I Nr. 1-3 StGB; § 315 c I Nr. 2a-g StGB; § 21 I Nr. 1 und 2, II Nr. 2-3 StVG.

[1087] Vgl. *Kapitel 5, 4.3.1.*

[1088] In 5.227 Fällen (16 %) ist die Eintragung hingegen nicht eindeutig.

[1089] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 44 f.: Im Jahr 2004 gab es laut StVS 31.325 Verurteilungen; davon 31.204 (99, 6 %) wegen § 142 I StGB und 121 (0,4 %) wegen § 142 II StGB.

[1090] In 520 Fällen (24 %) können die Tatmodalitäten hingegen nicht eindeutig geklärt werden.

Was die innere Tatseite[1091] angeht, kann für die Delikte nach § 315 b StGB festgestellt werden, dass die Strafschärfung/Qualifikation nach Absatz 3 lediglich in 38 Fällen (2 %) eine Rolle spielt. Die vorsätzlich-fahrlässige Begehung nach Absatz 4 ist in 401 Fällen (19 %) und die Fährlässigkeit nach Absatz 5 in 124 Fällen (6 %) ausgewiesen.

1.4.3 § 315 c-Rest StGB

Bei der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol ist lediglich in 78 % der Taten (n=4.929) die genaue Tatbestandvariante (§ 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB) zugewiesen.[1092] Hiervon entfallen gut 59 % auf Absatz 1 Nr. 2b (falsches Überholen oder falsches Fahren beim Überholvorgang), 21 % auf Nr. 1b (Fahruntüchtigkeit infolge geistiger oder körperlicher Mängel) und 10 % auf Nr. 2a (Nichtbeachten der Vorfahrt). Die restlichen gut 10 % fallen vorwiegend auf Nr. 2d (zu schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen). Die Verkehrsverstöße der Nr. 2c und e-g spielen hingegen mit insgesamt 238 Fällen kaum eine Rolle. Was das Verhältnis der Tatmodalitäten des § 315 c-Rest StGB untereinander angeht, bestätigt sich somit auch hier das Bild der StVS[1093].

Hinsichtlich der inneren Tatseite bzw. Schuldformen ist zu konstatieren, dass zu 79 % entweder eine Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination nach Absatz 3 Nr. 1 oder eine fahrlässige Begehung nach Absatz 3 Nr. 2 StGB vorliegt. Eine rein vorsätzliche Begehung wird mithin selten von den Strafgerichten angenommen.

1.4.4 § 315 c I Nr. 1a StGB

Bei der Straßenverkehrsgefährdung durch Alkoholeinfluss kann nur im Hinblick auf die Schuldform eine differenzierte Betrachtung erfolgen.[1094] Der ganz überwiegende Teil der Taten, nämlich 98 % (n=26.219), wird entweder durch eine Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination nach Absatz 3 Nr. 1 oder durch eine fahrlässigen Begehung nach Absatz 3 Nr. 2 StGB verwirklicht. Dies bestätigt die Tatsache, dass die Gerichte nur verhältnismäßig selten zum Vorsatz des Täters im Rahmen der Trunkenheitsdelikte gelangen.[1095] Hinzu tritt der Umstand, dass nur

[1091] Der subjektive Tatbestand des § 315 b StGB unterscheidet vier Begehungsformen: Die vorsätzliche (Abs. 1), die absichtliche (Abs. 3), die gemischt vorsätzlich-fahrlässige (Abs. 4) und die fahrlässige (Abs. 5) Begehung.

[1092] In 1.406 Fällen (22 %) ist die genaue Tatbestandvariante nicht eindeutig feststellbar. Aufgrund der Deliktkodierung kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass sich hinter diesen Eintragungen teilweise Straftaten nach § 315 c I Nr. 1a StGB verbergen.

[1093] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 44 ff.: Insgesamt gab es 3.082 Verurteilungen nach § 315 c ohne I Nr. 1a StGB. Davon waren gut 59 % Fälle der Nr. 2b, 20 % Fälle der Nr. 1b und 14 % Fälle der Nr. 2a.

[1094] § 315 c I Nr. 1a StGB: Vorsatz; § 315 c I Nr. 1a, III Nr. 1 StGB: Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination; § 315 c I Nr. 1a, III Nr. 2 StGB: Fahrlässigkeit.

[1095] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 172 f.; *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 59 ff.; *Freyschmidt,* S. 77.

in Ausnahmefällen vom Vorsatz des Täters hinsichtlich des Eintritts der konkreten Gefährdung ausgegangen werden kann.[1096]

1.4.5 § 316 StGB

Bei der folgenlosen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB kann ebenfalls allein die Schuldform differenziert werden.[1097] Diesbezüglich werden die Straftaten zu 70 % eindeutig in fahrlässiger Form begangen. Hierbei zeigt sich erneut die Zurückhaltung der Gerichte bezüglich der Bejahung des Vorsatzes bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr. Nur 2 % der Eintragungen im BZR kann nicht entnommen werden, ob eine Verurteilung wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Trunkenheit erfolgte.

1.4.6 § 21 StVG

Von 85.216 Bezugsentscheidungen kann in 90 % der Fälle (n=76.505) die genaue Tatmodalität (§ 21 I Nr. 1, 2, II Nr. 1-3 StVG) identifiziert werden.[1098] Der Großteil dieser Taten entfällt mit 85 % auf Absatz 1 Nr. 1, wohingegen lediglich 6 % Taten nach Absatzes 1 Nr. 2 sind. Die Fahrlässigkeit nach § 21 II Nr. 1 StVG ist in 6 % aller Taten wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis eingetragen. Die Tatbestandvarianten der § 21 II Nr. 2 und 3 StVG sind hingegen fast bedeutungslos (1 %). Was das Verhältnis der einzelnen Begehungsformen untereinander angeht, bestätigt sich somit erneut das Bild der Strafverfolgungsstatistik[1099].

1.5 Straßenverkehrsdelikte in Kombination mit anderen Delikten

Wird ein Verkehrstäter nur wegen eines Delikts belangt, so ist die Erfassung der Straftat für die vorliegende Untersuchung völlig problemlos. Liegen einer Eintragung im BZR dagegen mehrere Delikte zugrunde, so wurden bisher lediglich die Bezugsentscheidungen ausgewertet, in denen die Verkehrstat das abstrakt schwerste aller abgeurteilten Straftaten darstellt. Damit fallen die leichteren, zugleich mit verwirklichten Delikte (Tateinheit) bzw. die weiteren abgeurteilten Delikte (Tatmehrheit) „unter den Tisch".[1100] Dieses Prinzip ist deshalb sinnvoll, weil Doppelzählungen von Personen vermieden werden und darüber hinaus gewährleistet wird, dass die Verkehrsstraftat, um deren Analyse es hier geht und die maßgeblich die Strafzumessung bestimmt, zum Ausdruck kommt. Dennoch ist es von kriminalpolitischem und kriminologischem Interesse, inwieweit Verkehrsdelikte isoliert oder aber in Kombination mit anderen (Verkehrs-)Delikten verwirklicht

[1096] *Freyschmidt,* S. 97.
[1097] § 316 I StGB: Vorsatz; § 316 II StGB: Fahrlässigkeit.
[1098] In 8.711 Fällen (10 %) ist die Eintragung im BZR hingegen nicht eindeutig.
[1099] *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 46 f.: 46.207 Verurteilungen insgesamt: Davon 38.514 (83 %) nach § 21 I Nr. 1 StVG, 2.734 (6 %) nach § 21 I Nr. 2 StVG und 4.959 (11 %) nach § 21 II StVG.
[1100] So auch *Jehle/Hohmann-Fricke*, in: Elz/Jehle/Kröber (Hrsg.), Exhibitionisten, S. 133, 148.

werden. Demzufolge wird im Folgenden untersucht, wie viele Straffällige zugleich mit mehreren Verkehrstaten oder einer Verkehrstat und einem anderen Delikt der „klassischen" Kriminalität in der Bezugsentscheidung registriert werden. Dabei sind zwei Arten der Registrierung im BZR denkbar: Zum Ersten kann die Verkehrsstraftat als abstrakt schwerstes Delikt der Bezugsentscheidung isoliert oder mit anderen nachrangigen (Verkehrs-)Delikten in Erscheinung treten. Zum Zweiten ist es aber auch möglich, dass die Verkehrsstraftat nicht das abstrakt schwerste Delikt darstellt und durch andere (mit-)verwirklichte Delikte verdrängt wird. Allerdings muss folgendes Problem, das sich aus den Einschränkungen der Untersuchungsanlage[1101] ergibt, berücksichtigt werden: Leider ist den Daten nicht mit hinreichender Sicherheit zu entnehmen, in welchem Verhältnis die Strafnormen zueinander stehen. Vor allem kann nicht ermittelt werden, ob Tatmehrheit, Tateinheit oder sogar Gesetzeskonkurrenz vorliegt. Dies führt dazu, dass der Zusammenhang zwischen verschiedenen in einer Entscheidung abgeurteilten Strafnormen zumeist unklar ist und sich damit einer näheren Analyse entzieht. Immerhin lässt das Zusammentreffen gewisser Delikte mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf ein bestimmtes Tatbild schließen. So kann z.B. hinter der Kombination von §§ 222, 315 c I Nr. 1a StGB eine fahrlässige Tötung im Straßenverkehr aufgrund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit vermutet werden. Auch die gemeinsame Aburteilung zweier sachlich verwandter Straßenverkehrsstraftaten, wie etwa eines Trunkenheitsdeliktes und des unerlaubten Entfernens vom Unfallort, lässt mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit einen Rückschluss auf das Tatgeschehen zu. In vielen Fällen kann indes nicht festgestellt werden, ob die Delikte, welche gemeinsam in der Bezugsentscheidung registriert sind, auch tatsächlich durch eine Tat im prozessualen Sinne verwirklicht worden sind.

Inwieweit Verkehrsdelikte der Bezugsentscheidung durch andere Straftaten verdrängt werden, lässt sich ebenso wie die genaue Verteilung der Deliktkombinationen in den Bezugsentscheidungen den *Tabellen 6.2a-d* im Anhang entnehmen. Dort wird u.a. dokumentiert, inwieweit die Verkehrstaten als Bezugsdelikt der Entscheidung mit weiteren (nachrangigen) Delikten kombinieren. Die genannten Eintragungen können dabei aber noch weitere Straftaten zum Gegenstand haben. Die in Tabelle 6.2d dargestellten Kombinationen sagen lediglich aus, dass der Verurteilung zumindest auch diese Delikte zugrunde liegen. Bei den dargestellten Kombinationen kann es demnach zu Doppelzählungen kommen. Wenn zum Beispiel für eine Bezugsentscheidung § 142 StGB als abstrakt schwerstes Delikt und § 316 StGB sowie § 21 StVG als nachrangige Delikt eingetragen sind, werden die jeweiligen Kombinationen für das Bezugsdelikt (§ 142 StGB) in Tabelle 6.2d doppelt gezählt.[1102] Wie eingangs dargelegt, besteht bei den Straftaten mit potenti-

[1101] Vgl. *Kapitel 5, 4.3.1.*

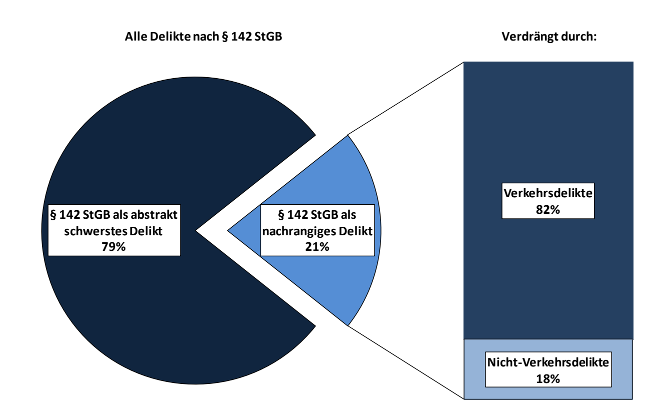
[1102] Eine Kombination von § 142 StGB mit § 21 StVG und § 316 StGB als kumulative Erscheinung liegt 268 Bezugsentscheidungen zugrunde. Diese Kombinationen werden in Tabelle 6.2d damit sowohl bei §§ 142, 316 StGB als auch bei §§ 142 StGB, 21 StVG gezählt.

ellem Straßenverkehrsbezug das Problem ihrer Identifizierung im verwendeten Datensatz. Bei der Betrachtung der Deliktkombination ist zu berücksichtigen, dass eine gemeinsame Eintragung mit einem „reinen" Verkehrsdelikt ein Auswahlkriterium zur Identifikation des Straßenverkehrsbezugs darstellt. Von einer gesonderten Darstellung der Deliktkombinationen bei den „anderen" Verkehrsdelikten wird daher abgesehen.

1.5.1 § 142 StGB

Schaubild 6.2 dokumentiert den prozentualen Anteil der nachrangigen Delikte nach § 142 StGB in den Bezugsentscheidungen sowie die prozentuale Zusammensetzung der verdrängenden, d.h. abstrakt schwersten Straftaten.

Schaubild 6.2: Verdrängung von Delikten des § 142 StGB



Neben den 32.417 Bezugsentscheidungen, in denen das unerlaubte Entfernen von Unfallort die abstrakt schwerste Straftat ist, existieren im Datensatz noch 8.792 Entscheidungen, bei denen § 142 StGB als sonstiges, d.h. nachrangiges Delikt, registriert ist. Somit ergeben sich insgesamt 41.209 Entscheidungen. Damit ist § 142 StGB in lediglich gut einem Fünftel nicht das abstrakt schwerste Delikt. Zudem wird deutlich, dass 82 % der verdrängenden Straftaten wiederum aus der Gruppe der Verkehrsdelikte stammen.[1103]

Wie schon in *Kapitel 3, 2.1* dargelegt, spielen Motive der Selbstbegünstigung, welche im Einzelnen sehr unterschiedlich gelagert sein können, als Fluchtgründe eine entscheidende Rolle. Hierbei gewinnt insbesondere die *Verdeckung weiterer*

[1103] Die verdrängenden Delikte setzen sich zum Großteil (67 %) aus Straftaten nach § 315 c I Nr. 1a StGB (n=5.917) zusammen. Jeweils 8 % der verdrängenden Delikte sind Straftaten gegen die körperliche Unversehrtheit (§§ 223-231, ohne § 229 StGB; n=702) und Gefährdungen des Straßenverkehrs nach § 315 c-Rest StGB (n=674). Zudem sind jeweils 5 % fahrlässige Körperverletzungen (n=441) sowie Diebstahl- und Unterschlagungsdelikte (§§ 242-248c StGB; n=439).

Straftaten an Bedeutung. In der Literatur werden als Grund- oder Begleitkriminalität vor allem die Trunkenheitsdelikte und das Fahren ohne Fahrerlaubnis angeführt. Bemerkenswert ist zunächst, dass in 63 % aller Bezugsentscheidungen die Straftat nach § 142 StGB gleichzeitig das einzig eingetragene Delikt ist. Somit scheint § 142 StGB zu einem Großteil isoliert verwirklicht zu werden. Wenn man sich ferner die Deliktkombinationen mit § 142 StGB betrachtet, fällt zumindest eine gewisse Relevanz des Fahrens ohne Fahrerlaubnis auf, da 5 % der entsprechenden Entscheidungen (n=2.171) zu § 142 StGB unter anderem in Verbindung mit § 21 StVG stehen. Die Verbindung der „Verkehrsunfallflucht" mit Trunkenheitsdelikten ist bereits eingehend erläutert worden.[1104] *Hauser* vertritt sogar die These, die Unfallflucht sei ein typisches Alkoholdelikt[1105]. Auch nach *Kaiser* „erscheint die Unfallflucht in ihrer rechtspolitischen Motivierung nicht selten als ein verkapptes Alkoholdelikt"[1106]. Nach den BZR-Daten liegt eine Kombination von § 142 StGB mit den Trunkenheitsdelikten (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) in 19,5 % der Bezugsentscheidungen zu § 142 StGB vor.[1107] Obwohl die vorliegende Untersuchung also eine nicht unerhebliche Relevanz der Trunkenheitsdelikte im Zusammenhang mit dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort bestätigen kann, muss ebenfalls betont werden, dass § 142 StGB überwiegend als einzige Straftat der Bezugsentscheidung registriert ist. Diese Tatsache könnte als Indiz gewertet werden, dass der absolute Großteil der strafrechtlich relevanten Unfallfluchten nicht im alkoholisierten Zustand begangen wird. Allerdings muss bei einer derartigen Annahme das Dunkelfeld bedacht werden: Viele Straftaten nach § 142 StGB zeichnen sich dadurch aus, dass sie erst mit einem gewissen zeitlichen Abstand durch die Ermittlungsbehörden registriert (z.B. infolge von Zeugenaussagen) und aufgeklärt werden. Ob der Täter bei der Tat eine strafrechtlich relevante Alkoholisierung aufwies, kann dann zumeist nicht mehr aufgeklärt werden.

In der älteren kriminologischen Literatur wurde vereinzelt ein durchaus relevanter Zusammenhang zwischen der „Verkehrsunfallflucht" und vorangegangenen Kraftfahrzeugentwendungen angenommen.[1108] Nach den vorliegenden Daten hingegen sind Diebstahls- und Unterschlagungsdelikte gerade einmal in 1 % (n=439) der zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort ergangenen Entscheidungen im Jahr 2004 eingetragen. Ein „typischer" Zusammenhang zwischen Diebstahlsdelikten und § 142 StGB kann demnach jedenfalls nicht bestätigt werden.

[1104] Siehe hierzu *Kapitel 3, 2.1.*

[1105] *Hauser*, BA 1982, 193.

[1106] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 268.

[1107] In 5.917 Fällen mit § 315 c I Nr. 1a StGB, in 2.085 Fällen mit § 316 StGB und in 50 Fällen mit § 323 a StGB, vgl. Tabelle 6.2d im Anhang.

[1108] So z.B. *Bergermann,* S. 117; vgl. auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 275: der Anteil wurde dabei auf etwa 3 bis 8 % geschätzt.

1.5.2 § 315 b StGB

In Bezug auf den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB existieren im Datensatz insgesamt 2.829 Entscheidungen. Dabei ist § 315 b StGB zu 30 % (n=851) die einzige Straftat der zugrunde liegenden Verurteilung. Ist § 315 b StGB das abstrakt schwerste Delikt der Entscheidung, liegt zu 20 % eine Kombination mit § 240 StGB (n=434), zu 6 % mit § 229 StGB (n=138) vor.[1109] Ferner besteht in 7 % (n=160) der Entscheidungen eine Kombination mit der Sachbeschädigung gemäß § 303 StGB.[1110]

Schaubild 6.3: Verdrängung von Delikten des § 315 b StGB

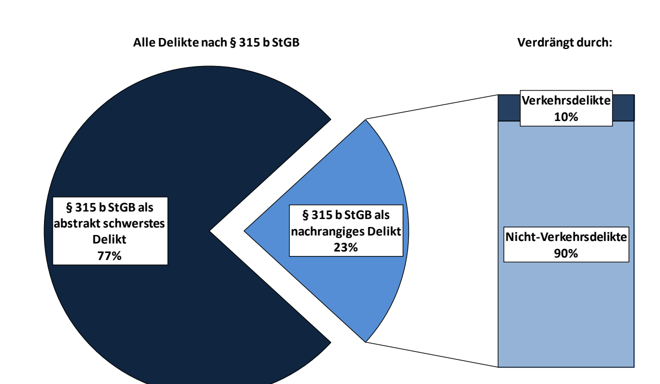


Schaubild 6.3 dokumentiert, dass § 315 b StGB in nicht mal einem Viertel aller Bezugsentscheidungen durch ein schwereres Delikt verdrängt wird. In diesem Fall sind dann 90 % der abstrakt schwersten Straftaten Nicht-Verkehrsdelikte Dies verwundert nicht, wenn man bedenkt, dass fast alle übrigen Verkehrsdelikte im Falle der gemeinsamen Aburteilung mit § 315 b StGB aufgrund der Schwerereihenfolge zwangsläufig verdrängt werden. Die bedeutendste Deliktgruppe der verdrängenden Straftaten stellen dabei mit 44 % (n=294) Straftaten gegen die körperliche Unversehrtheit[1111] dar. Mit einem Anteil von 29 % (n=195) an den verdrängenden Straftaten sind zudem die gemeingefährlichen Straftaten[1112] erwähnenswert.

[1109] Auch diese Zahlen kommen teilweise infolge von Doppelzählungen zustande: In 26 Fällen liegt der Bezugsentscheidung neben § 240 StGB auch § 229 StGB zugrunde.

[1110] Auch diese Zahlen kommen teilweise infolge von Doppelzählungen zustande: In 15 Fällen liegt der Bezugsentscheidung neben § 240 StGB auch § 303 StGB und in 4 Fällen neben § 229 StGB auch § 303 StGB zugrunde.

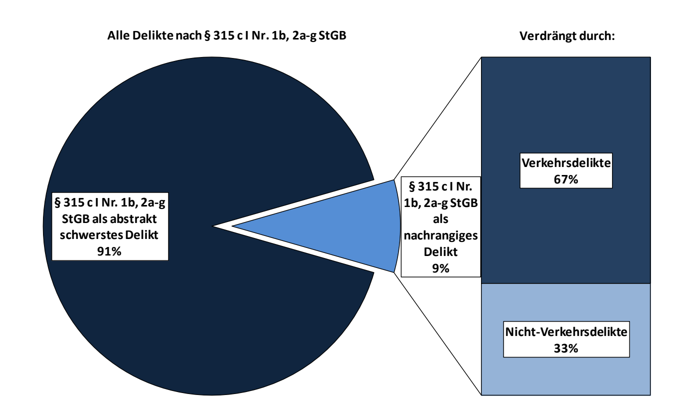
[1111] §§ 223-231, ohne § 229 StGB.

[1112] §§ 306-323c StGB, ohne 323a StGB und 316a StGB.

1.5.3 § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB

Um sinnvoll und vor allem fehlerfrei Deliktkombinationen und die Verdrängung von Delikten im Zusammenhang mit der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol analysieren zu können, muss an dieser Stelle die bisherige Zählweise eingeschränkt werden. Das heißt, es dürfen hier nur diejenigen Entscheidungen erfasst werden, die mit Sicherheit Straftaten nach § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB betreffen, um mögliche Fehler, welche sich aus der Deliktkodierung und einer ungenauen Eintragung im BZR ergeben, auszuschließen. Legt man diese einschränkende Zählweise zugrunde, ergeben sich insgesamt 5.695 Entscheidungen, wenn man alle Eintragungen zu § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB in den Bezugsentscheidungen zählt. Zu 44 % stellt die Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol dann das einzige Delikt der Bezugsentscheidung dar.

Schaubild 6.4: Verdrängung von Delikten des § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB



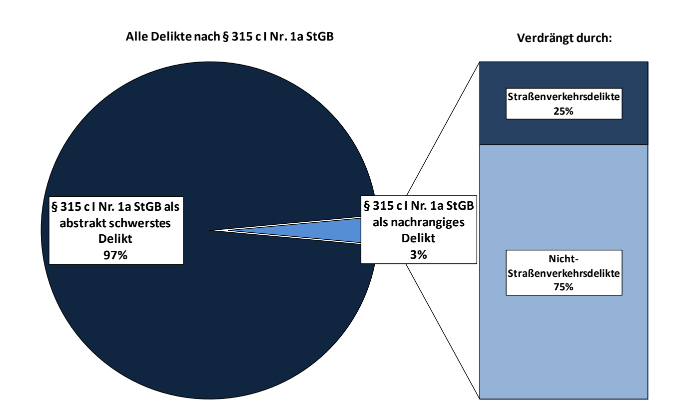
Wie *Schaubild 6.4* zu entnehmen ist, wird § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB lediglich in 9 % aller relevanten Entscheidungen verdrängt. Die abstrakt schwersten Delikte bestehen dann zu zwei Dritteln wiederum aus dem Bereich der Verkehrsdelikte. In 35 % (n=176) der verdrängenden Entscheidungen ist die Straßenverkehrsgefährdung durch Alkohol, in 15 % (n=74) die fahrlässige Tötung gemäß § 222 StGB als abstrakt schwerstes Delikt eingetragen. Bei der konkreten Straßenverkehrsgefährdung wird in der kriminologischen Literatur zudem zu einem beachtlichen Teil ein tateinheitliches Zusammentreffen mit der fahrlässigen Körperverletzung angenommen.[1113] Nach den vorliegenden Daten liegt zu 24 % (n=1.359) eine gemeinsame Registrierung mit § 229 StGB vor. Auffällig ist zudem die gemeinsame Eintragung mit der Nötigung nach § 240 StGB, die immerhin 10 % (n=573) der registrierten Bezugsentscheidungen zu § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB ausmacht.

[1113] So z.B. *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 221.

1.5.4 § 315 c I Nr. 1a StGB

Zählt man sämtliche zu § 315 c I Nr. 1a StGB ergangenen Eintragungen, gelangt man zu 27.647 Entscheidungen. Das konkret gefährdende Trunkenheitsdelikt stellt dabei zu 58 % das einzige Delikt der entsprechenden Bezugsentscheidung dar. Es wird vermutet, dass Trunkenheitsdelikte häufig mit fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung, aber auch mit Verkehrsunfallflucht und Fahren ohne Fahrerlaubnis zusammentreffen.[1114]

Schaubild 6.5: Verdrängung von Delikten des § 315 c I Nr. 1a StGB



Wie bereits oben im Rahmen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort erläutert wurde, spielt die Deliktkombination von § 315 c I Nr. 1a StGB und § 142 StGB praktisch eine nicht unerhebliche Rolle. Im Datensatz finden sich 5.917 Bezugsentscheidungen, denen – jedenfalls unter anderem – eine Kombination zwischen diesen beiden Delikten zugrunde liegt. Das macht einen Anteil von 21 % an zu § 315 c I Nr. 1a StGB ergangenen Bezugsentscheidungen aus. In 3.951 Fällen treten noch Straftaten nach § 316 StGB hinzu, so dass eine Kombination von §§ 315 c I Nr. 1a, 142, 316 StGB vorliegt. Diese häufig eingetragene Deliktreihe (14 %) lässt auf folgendes Tatbild schließen: Der Täter hat als Führer eines Fahrzeugs im fahruntüchtigen Zustand einen Unfall verursacht und sich dann (im fahruntüchtigen Zustand) mit dem Fahrzeug vom Unfallort entfernt. Normalerweise tritt § 316 StGB infolge seiner Subsidiaritätsklausel gegenüber dem Tatbestand des § 315 c I Nr. 1a StGB zurück, wenn es im fahruntüchtigen Zustand zum Eintritt eines Gefahrerfolges gekommen ist.[1115] Jedoch ist bei einer unfallbedingten Fahrtunterbrechung und neuem Entschluss zur Weiterfahrt eine neue Tat, also Tatmehrheit, gegeben.[1116]

[1114] So z.B. *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 248.
[1115] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 176; *Herzog*, in: NK StGB, § 316 Rn. 38.
[1116] *Groeschke*, in MüKo StGB, § 316 Rn. 106.

Deliktkombinationen von § 315 c I Nr. 1a StGB und § 229 StGB betreffen knapp 18 % aller Entscheidungen zu § 315 c I Nr. 1a StGB. Hierbei ist zu vermuten, dass der Täter alkoholbedingt einen Unfall verursacht hat, durch den eine andere Person verletzt worden ist.[1117] Ebenfalls relativ bedeutsam ist mit einem Anteil von 8 % die gemeinsame Registrierung mit § 21 StVG.

Wie *Schaubild 6.5* entnommen werden kann, findet bei der Straßenverkehrsgefährdung mit Alkohol kaum eine nennenswerte Verdrängung durch abstrakt schwerere Straftaten statt. Die fahrlässige Tötung nach § 222 StGB ist dabei in lediglich 91 Fällen mit § 315 c I Nr. 1a StGB kombiniert und nimmt mithin in quantitativer Hinsicht eine untergeordnete Rolle ein.[1118] Daher könnte der Eindruck erweckt werden, dass es eher selten zu tödlichen Unfällen infolge von Trunkenheitsdelikten kommt. Wenngleich Alkoholunfälle nur einen Anteil von 6 % an allen Unfällen mit Personenschaden haben, sterben bei diesen Unfällen 11 % aller Verkehrsopfer.[1119] Relativ gesehen spielt der Alkoholeinfluss bei tödlich verlaufenden Unfällen also immer noch eine tragende Rolle, auch wenn erfreulicherweise der Anteil seit 1975 stark gesunken ist.[1120]

1.5.5 § 316 StGB

Zu der folgenlosen Trunkenheit im Verkehr finden sich im BZR-Datensatz insgesamt 102.148 Entscheidungen. Zu dem enormen Anteil von 79 % wird das Trunkenheitsdelikt des § 316 StGB als einzige Straftat der Bezugsentscheidung registriert. Straftaten wegen folgenloser Trunkenheit im Verkehr werden scheinbar überwiegend isoliert verwirklicht. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass § 316 StGB ein abstraktes Gefährdungsdelikt ist. Kommt es zum Eintritt eines Verletzungserfolges – etwa in Form eines alkoholbedingten Unfalls – ist die Strafbarkeit gemäß § 316 StGB zu der Tat nach § 315 c I Nr. 1a StGB subsidiär (vgl. § 316 I, 2. HS StGB).

Schaubild 6.6 verdeutlicht demzufolge, dass lediglich in 18 % aller relevanten Bezugsentscheidungen § 316 StGB nicht das abstrakt schwerste Delikt ist. Aufgrund des relativ niedrigen Strafrahmens des § 316 StGB wäre zwar durchaus eine größere Verdrängung durch schwerere Straftaten zu erwarten gewesen. Wie soeben gesehen, werden Straftaten nach § 316 StGB jedoch wegen ihres Charakters als abstraktes Gefährdungsdelikt überwiegend als einzige Straftat registriert, was den relativ niedrigen Anteil verdrängender Straftaten in den Bezugsentscheidungen erklärt.

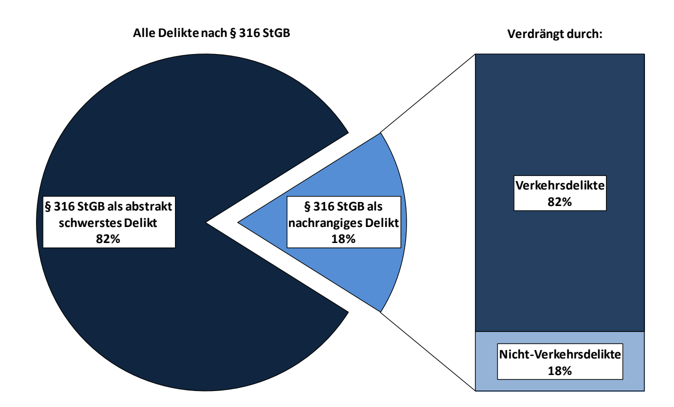
[1117] Insoweit würden die Straftaten nach § 315 c I Nr. 1a StGB und § 229 StGB zueinander in Tateinheit (§ 52 StGB) stehen.

[1118] Kombinationen von §§ 222, 315 c I Nr. 1a StGB machen an allen Entscheidungen zu § 315 c I Nr. 1a StGB lediglich einen Anteil vom 0,3 % aus.

[1119] *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 39.

[1120] *ADAC (Hrsg.),* Zahlen & Fakten zum Verkehr in Deutschland, S. 26.

Schaubild 6.6: Verdrängung von Delikten des § 316 StGB



Zu 82 % stammen die verdrängenden Delikte wiederum aus dem Bereich der Verkehrsdelikte. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG macht dabei mit 43 % (n=7.823) den größten Anteil aus.[1121] Zu einem Anteil von 25 % wird die folgenlose Trunkenheit im Verkehr durch § 315 c I Nr. 1a StGB verdrängt, obwohl § 316 StGB zu dieser Tat subsidiär ist. Das könnte bedeuten, dass die der Bezugsentscheidung zugrunde liegenden Verurteilungen nach §§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB zwar eine Tat im prozessualen Sinne betreffen, jedoch beide Straftaten im materiell-rechtlichen Sinne verwirklicht worden sind. Dabei darf keine Tateinheit vorgelegen haben, da ansonsten die Subsidiaritätsklausel des § 316, 2. Hs StGB greift. Eine tatbestandliche Handlungseinheit wird z.B. durch eine Fahrtunterbrechung und einen dann neu gefassten Entschluss zur Weiterfahrt aufgehoben. Eine Zäsur bildet dabei häufig ein Verkehrsunfall, in dessen Folge ein neuer Tatenschluss zur Unfallflucht gefasst wird. Letztlich existieren im Datensatz lediglich 3.207 Bezugsentscheidungen, in denen die Straftat nach § 316 StGB durch ein Nicht-Verkehrsdelikt als abstrakt schwerste Straftat verdrängt wird.[1122] Das betrifft gerade einmal 3 % aller zu § 316 StGB eingetragenen Bezugsentscheidungen.

1.5.6 § 21 StVG

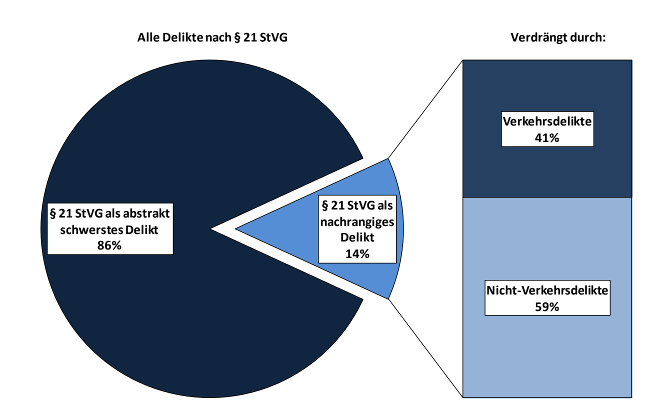
Für das Fahren ohne Fahrerlaubnis ergeben sich 98.771 Entscheidungen, wenn man ebenfalls die Entscheidungen hinzuzieht, bei denen § 21 StVG durch schwerere Straftaten der Bezugsentscheidung verdrängt wird. § 21 StVG ist nach der

[1121] Trotz der Stellung in einem Nebengesetz wird § 21 StVG im Vergleich zu § 316 StGB nach der Deliktkodierung als schwereres Delikt angesehen.

[1122] Davon sind in 730 Fällen Diebstahlsdelikte (4 %), in 681 Fällen Straftaten gegen die körperliche Unversehrtheit (4 %), in 647 Fällen Straftaten gegen das Betäubungsmittelgesetz (4 %) und in 415 Fällen Straftaten nach § 113 StGB (Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte) (2 %) die abstrakt schwersten Delikte.

vorliegenden Datenbasis in 61 % der Fälle als einzige Straftat registriert. Es scheint mithin, als ob das Fahren ohne Fahrerlaubnis überwiegend isoliert verwirklicht wird. In der Literatur wird dennoch oftmals ein beachtlicher Zusammenhang von § 21 StVG mit Begleitkriminalität bzw. Straftaten der allgemeinen Kriminalität angenommen. *Kaiser* spricht in diesem Zusammenhang sogar von *„Delikthäufungen"*.[1123] Typische Begleitdelikte seien das Fahren mit einem nicht versicherten oder entwendeten Kraftfahrzeug, die Alkoholstraßenverkehrsdelikte, die Unfallflucht, die Verkehrsgefährdung und fahrlässige Körperverletzung, aber auch nicht-straßenverkehrsrechtliche Straftaten.[1124]

Schaubild 6.7: Verdrängung von Delikten des § 21 StVG



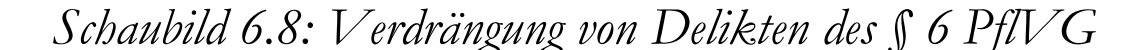
Die eingangs dargelegte Befürchtung, dass im Hinblick auf Straftaten nach § 21 StVG durch die Beschränkung auf das abstrakt schwerste Delikt der Bezugsentscheidung ein hoher Informationsverlust vorliegen könnte, ist zu relativieren. Bemerkenswerterweise ist *Schaubild 6.7* vielmehr zu entnehmen, dass § 21 StVG nur in 14 % aller relevanten Bezugsentscheidungen nicht das abstrakt schwerste Delikt ist. Eine Ursache hierfür ist, dass § 21 StVG in dem Großteil der Entscheidungen als einzige Straftat registriert ist. Darüber hinaus machen wiederum Verkehrsdelikte 41 % der verdrängenden Delikte aus. Davon sind 42 % Straftaten nach § 315 c I Nr. 1a StGB und 39 % Straftaten nach § 142 StGB.[1125] 8.019 Bezugsentscheidungen haben Nicht-Verkehrsdelikte als abstrakt schwerste Straftat zum Gegenstand, wobei 40 % dieser Straftaten aus Diebstahls- und Unterschlagungsdelikte[1126] sowie 21 % aus Urkundendelikte[1127] bestehen.

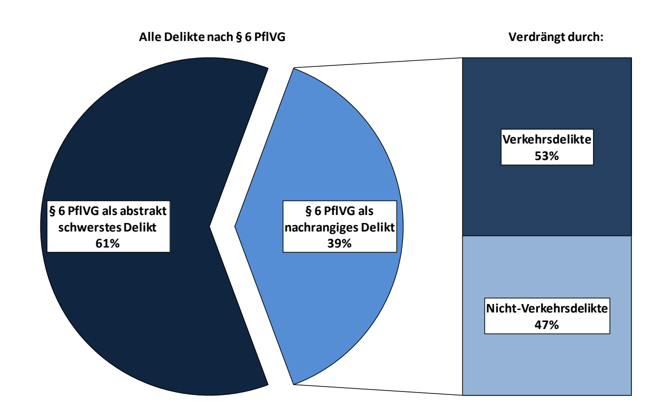
[1123] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 228.
[1124] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 228.
[1125] Vgl. bereits oben die Punkte *1.5.1 und 1.5.4.*
[1126] §§ 242-248c StGB (n=3.175).
[1127] §§ 267-281 StGB (n=1.659).

Ältere Untersuchungen zum Fahren ohne Fahrerlaubnis sind teilweise zu dem Ergebnis gelangt, dass § 21 StVG des Öfteren in Verbindung mit Trunkenheitsdelikten begangen wird[1128], was u.a. Folge einer vorangegangenen Fahrerlaubnisentziehung sein könnte. Im vorliegenden Datensatz finden sich insgesamt 10.197 Bezugsentscheidungen, denen eine Kombination von § 21 StVG mit einem Trunkenheitsdelikt (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) zugrunde liegt.[1129] Dies macht immerhin einen Anteil von 10 % an allen Bezugsentscheidungen zu § 21 StVG aus. Die Erkenntnisse der genannten Untersuchungen können damit lediglich im Ansatz bestätigt werden. § 21 StVG ist überwiegend als einziges Delikt der Bezugsentscheidung registriert, was dafür spricht, dass bei diesen Taten jedenfalls keine strafbare Alkoholisierung des Täters vorgelegen hat.[1130].

1.5.7 § 6 PflVG

Es ergeben sich 26.113 strafrechtliche Verstöße gegen das PflVG, wenn man jede Verurteilung zählt, bei der mindestens eines der der Verurteilung zugrunde liegenden Delikte eine Tat nach § 6 PflVG ist. Dabei stellt der Pflichtversicherungsverstoß zu 61 % das einzige registrierte Delikt dar. Ist § 6 PflVG das abstrakt schwerste Delikt der Bezugsentscheidung, findet aufgrund des niedrigen Strafrahmens und der Stellung im PflVG quasi keine Kombination mit anderen Delikten statt.


Schaubild 6.8: Verdrängung von Delikten des § 6 PflVG



[1128] *Brettel u.a.,* BA 1973, 137, 142; *Jost,* S. 121.
[1129] Davon 7.823 mit § 316 StGB, 2.303 mit § 315 c I Nr. 1a StGB und 71 mit § 323 a StGB.
[1130] Natürlich kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass eine etwaige Alkoholisierung des Täters nicht bemerkt wurde und es somit diesbezüglich an einer justiziellen Kenntniserlangung fehlt.

Aus *Schaubild 6.8* ergibt sich, dass in immerhin 39 % aller zu § 6 PflVG ergangenen Bezugsentscheidungen eine Verdrängung durch abstrakt schwerere Straftaten stattfindet sowie die verdrängenden Delikte fast zur Hälfte aus dem Bereich der „klassischen“ Kriminalität stammen. Die Straftat nach § 21 StVG macht allerdings mit 47 % (n=4.732) den größten Anteil an den verdrängenden Straftaten aus. Ein gewisser Zusammenhang dieser beiden Straftaten wurde bereits in älteren Untersuchungen ausgemacht.[1131] Die übrigen Straßenverkehrsdelikte haben hingegen absolut als auch relativ einen untergeordneten Stellenwert.[1132] Im Hinblick auf die Nicht-Verkehrsdelikte nehmen die Urkundendelikte mit anteilig knapp 20 % (n=1.971) eine bedeutende Rolle an den abstrakt schwersten Delikten ein.

2. Soziodemographische Merkmale

Im Anschluss an die Analyse der Deliktformen rücken nun die Zusammenhänge mit den persönlichen Merkmalen der Straßenverkehrstäter in den Blickpunkt des Interesses. Hierbei muss sich die Untersuchung auf diejenigen persönlichen Daten beschränken, die einen entsprechenden Eintrag im BZR gefunden haben, so dass vorliegend eine Auswertung anhand der soziodemographischen Merkmale *Alter, Geschlecht* und *Nationalität* erfolgen kann. Auch wenn der Straßenverkehrssünder kein einheitlicher Typus ist[1133], gilt die Annahme einer funktionalen Abhängigkeit des Verkehrsverhaltens von Bedingungen in der Person des Fahrzeugführers auch heute noch als eine der festen Überzeugungen in der Psychologie des Straßenverkehrs.[1134]

2.1 Alter

Die Daten des BZR geben unter anderem Auskunft über das Alter[1135] der Täter. Alter im Sinne der vorliegenden Untersuchung bedeutet die Differenz in Jahren zwischen dem Geburtsdatum und dem Zeitpunkt der Tat, die der Bezugsentscheidung zugrunde liegt.[1136] Bei der Darstellung der Altersstruktur ist immer das bereits angesprochene[1137] unterschiedliche Spektrum eintragungspflichtiger Entscheidungen nach Jugendstrafrecht gegenüber eintragungspflichtigen Entscheidungen nach allgemeinem Strafrecht zu beachten. Während sämtliche verfahrenserledigenden Einstellungen auf der Grundlage der StPO, also speziell auch

[1131] Vgl. *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 226, S. 228.

[1132] Die Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB besitzt mit 216 Fällen einen Anteil von 2,1 %, das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB mit 169 Fällen einen Anteil von 1,7 % an den verdrängenden Straftaten.

[1133] Vgl. *Kapitel 3, 2.*

[1134] *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 17, Rn. 19.

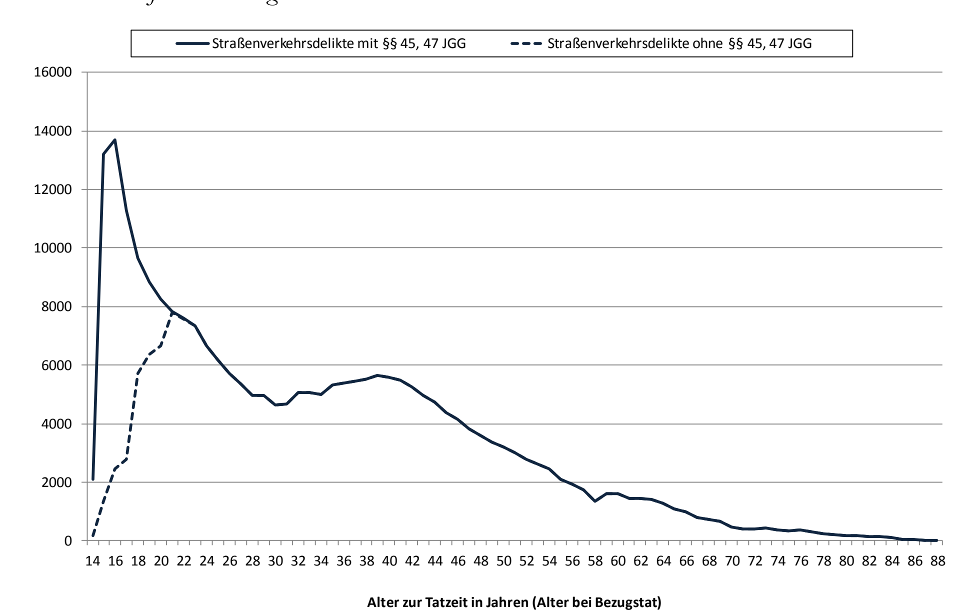
[1135] Zum Zusammenhang zwischen Alter und Verkehrsdelinquenz vgl. *Kapitel 3, 3.1.*

[1136] *Jehle/Hohmann-Fricke/Albrecht/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 41.

[1137] Siehe *Kapitel 5, 4.1.*

die §§ 153, 153 a StPO, mangels Eintragung in das BZR nicht bei der Auswertung berücksichtigt werden können, sind die §§ 45, 47 JGG in das Erziehungsregister einzutragen und stehen daher für die Analyse zur Verfügung. Dies kann jedoch zu einer nicht unerheblichen Verzerrung der Altersstruktur führen. Denn der Anteil jugendlicher und heranwachsender Täter an der Straßenverkehrsdelinquenz scheint im Vergleich zu den erwachsenen Straßenverkehrsstraftätern deutlich erhöht. Auch ohne die Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG wäre zwar ein erhöhter Anteil dieser Altersgruppen gegeben, jedoch wäre dieser nicht derart ausgeprägt.

Schaubild 6.9: Altersverteilung zur Tatzeit für alle Straßenverkehrsdelikte mit und ohne §§ 45, 47 JGG im Vergleich



Um die angesprochene Altersverzerrung zu verdeutlichen, zeigt *Schaubild 6.9* die Altersverteilung zur Tatzeit für alle Verkehrsdelikte mit und ohne §§ 45, 47 JGG im Vergleich.[1138] Der y-Wert zeigt dabei in absoluten Zahlen die Häufigkeiten der verkehrsrechtlichen Bezugsentscheidungen des Jahres 2004, der x-Wert das jeweilige Alter zur Tatzeit. Bei der Analyse ist zu beachten, dass mit demographischen Schwankungen zu rechnen ist, weil sich die Werte nicht auf die deutsche Wohnbevölkerung beziehen. Betrachtet man die Alterskurven ohne die Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG, zeigt sich, dass Verkehrsstraftäter am häufigsten im Heran-

[1138] Absolutzahlen siehe *Tabelle 6.3a im Anhang*. In sieben Fällen fehlt ein Eintrag zum Alter.

wachsenden- und Jungerwachsenenalter[1139] (Höhepunkt liegt im Alter von 21 Jahren) mit einer strafrechtlichen Verurteilung registriert werden. Im Vergleich dazu findet sich bei Berücksichtigung der Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG eine deutliche Erhöhung der Zahlen jugendlicher und heranwachsender Täter. Der Höchstwert betrifft dabei die Täter im Alter von 16 Jahren. Auch machen jugendliche und heranwachsende Täter im Alter zwischen 14 und einschließlich 20 Jahren einen Anteil von 26 % aller Straßenverkehrstäter aus. Diese Erhöhung ist allerdings auf das bereits erwähnte unterschiedliche Spektrum eintragungspflichtiger Entscheidungen nach Jugendstrafrecht zurückzuführen.[1140] Jedenfalls wird deutlich, dass die verfahrenserledigenden Einstellungen nach Jugendstrafrecht auch im Bereich der Verkehrskriminalität eine durchaus relevante Bedeutung haben, obwohl erst mit Erteilung der Fahrerlaubnis primär ab 18 Jahren die legale Zugangsmöglichkeit zum motorisierten Straßenverkehr besteht. Darüber hinaus sinken die Zahlen mit zunehmenden Lebensjahren zunächst relativ steil bis zu einem Alter von 30 Jahren ab. Zu Beginn des dritten Lebensjahrzehntes ist jedoch erneut eine leichte Steigerung festzustellen, die ihren Höchstwert im Alter von 39 Jahren erreicht. Sodann sinken die Zahlen mit zunehmenden Lebensjahren immer weiter ab und tendieren schließlich gegen Null.

Die erneute Erhöhung der Kurve in einem Alter zwischen 30 und 43 Jahren hat zur Folge, dass etwa ein Drittel aller Verkehrsdelikte in dieser Altersphase begangen werden.[1141] Eine Ursache für diesen erneuten Anstieg könnte sein, dass die Führerscheinbesitzquote für Pkw und die tatsächliche Fahrleistung in diesen Altersjahrgängen am höchsten ist[1142]. Wäre jedermann in der gleichen Weise potentieller Straßenverkehrsdelinquent, so läge es nahe, dass die Altersverteilung der Straßenverkehrstäter eine gewisse Affinität zu jener der Straßenverkehrsteilnehmer erkennen ließe.[1143] Diejenigen Personen also, die häufiger am Straßenverkehr partizipieren, müssten eigentlich aufgrund ihrer höheren Deliktchancen absolut gesehen auch in größerem Umfang straffällig werden. So besaßen im Jahr 2002[1144] in der Altersphase zwischen 24 und 44 Jahren 24,5 Millionen Personen eine Pkw-Fahrerlaubnis. Das machte einen Anteil von gut 43 % an allen Inhabern einer

---

[1139] Als „Jungerwachsene" bezeichnet man üblicherweise Personen im Alter von 21 bis unter 25 Jahren, vgl. *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 38; *BKA (Hrsg.),* PKS 2011, S. 88.

[1140] Auch bei Ausklammerung der Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG machen jugendliche und heranwachsende Täter zwischen 14 und einschließlich 20 Jahren immerhin 12 % aller Straßenverkehrstäter aus.

[1141] 34 %, wenn man die Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG unberücksichtigt lässt, 28 % hingegen, wenn man die Entscheidungen einbezieht.

[1142] Im Einzelnen dazu *BMVBS (Hrsg.),* MiD 2008, Ergebnisbericht, S. 70; *ders.,* Verkehr in Zahlen 2012/2013, S. 120; *ADAC (Hrsg.),* MiD: Ausgewählte Ergebnisse, S. 18.

[1143] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 293; vgl. bereits *Kapitel 3, 3.1.*

[1144] Für das Bezugsjahr 2004 liegen keine verlässlichen Daten vor, vgl. *Kalinowska u.a.,* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 3 ff.

Pkw-Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland aus.[1145] Andererseits besaßen im Jahr 2002 ebenfalls knapp 20 Millionen Personen zwischen 45 und 64 Jahren eine Pkw-Fahrerlaubnis, was einen Anteil von 35 % an allen Personen, die über eine Pkw-Fahrerlaubnis verfügten, betrifft.[1146] Dennoch ist bei diesen Altersstufen ein deutlicher und kontinuierlicher Abfall der Deliktbelastung im Straßenverkehr festzustellen. Auch der „motorisierte Individualverkehr" ist in diesen Altersgruppen nicht derart different, dass dieser ein entscheidender Faktor für die Unterschiede in der Deliktbelastung darstellen könnte. Denn die Pkw-Nutzung ist überdurchschnittlich hoch in der mittleren Altersphase zwischen 30 und 59 Jahren.[1147] Letztlich ist auch zu beachten, dass knapp 4,7 Millionen der jungen Personen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren über eine Pkw-Fahrerlaubnisse verfügen, was gerade einmal einen Anteil von 8 % an allen Fahrerlaubnisinhabern für Personenkraftwagen ausmacht.[1148] Ferner werden die Pkw-Fahrleistungen der jungen Fahranfänger von den Fahrleistungsanteilen der Gruppe der bis unter 60-Jährigen zum Teil weit übertroffen.[1149] Die Altersgruppe der 18-24 Jährigen weist somit eine überproportional hohe Deliktbelastung im Hinblick auf ihren Bevölkerungsanteil[1150] und ihren Fahrleistungsanteil auf. Anders ausgedrückt fallen die jungen Verkehrsteilnehmer von den einzelnen Altersgruppen also beträchtlich häufiger auf, als ihre Fahrerleistung erwarten lässt.[1151] Da Personen bis zu einem Alter von 24 Jahren trotz schwächerer Verkehrsteilnahme mit Kraftfahrzeugen verhältnismäßig häufig verkehrsauffällig werden, können die Zahlen über die absolute Verkehrsauffälligkeit das wirkliche, sehr hohe Verkehrsrisiko dieser Altersgruppe nicht hinreichend widerspiegeln.[1152] Mit dieser Erkenntnis korrespondiert ihr großer Anteil bei der Verursachung von Unfällen mit Personenschaden als Pkw-

---

[1145] Im Jahr 2008 besaßen in der Altersphase zwischen 24 und 44 Jahren 22,7 Millionen Personen eine Pkw-Fahrerlaubnis. Das machte einen Anteil von gut 38 % an allen Inhabern einer Pkw-Fahrerlaubnis aus.

[1146] Im Jahr 2008 verfügten gut 20 Millionen Personen zwischen 45 und 64 Jahren über eine Pkw-Fahrerlaubnis. Das machte einen Anteil von 33,5 % an allen Pkw-Fahrerlaubnisinhabern aus.

[1147] *BMVBS (Hrsg.),* MiD 2008, Kurzbericht, S. 13; *ders. (Hrsg),* MiD 2008, Ergebnisbericht S. 87. Das Mobilitätsniveau im Allgemeinen flacht erst mit etwa 60 Jahren und dem allmählichen Eintritt ins Rentenalter kontinuierlich ab. Ein starker Rückgang der Mobilität ist allerdings erst für die Gruppe der ab 75-Jährigen zu verzeichnen, vgl. *BMVBS (Hrsg.),* MiD 2008, Ergebnisbericht, S. 74. Zur prozentualen Verteilung der Fahrleistungsanteile von Pkw-Fahrern nach Altersgruppen vgl. *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 9.

[1148] Im Jahr 2008 verfügten 4,9 Millionen der jungen Personen im Alter zwischen 18 und 23 Jahren über eine Pkw-Fahrerlaubnis, was ebenfalls einen Anteil von 8 % an allen Fahrerlaubnisinhabern für Pkw ausmacht.

[1149] Die unter 30-jährigen Pkw-Lenker erbringen nur 18 % der Pkw-Fahrleistungen, vgl. *ADAC (Hrsg.),* MiD: Ausgewählte Ergebnisse, S. 20. Die Fahrleistungsanteile der 18- 25-jährigen Pkw-Fahrer liegt bei ca. 9 %, vgl. *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 9.

[1150] Der Bevölkerungsanteil beträgt ca. 7 %, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Bevölkerung und Erwerbstätigkeit 2011, S. 17.

[1151] So auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 296.

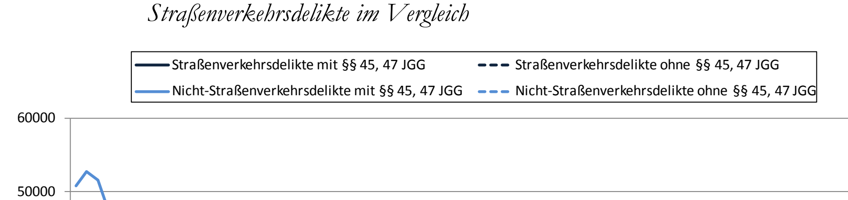
[1152] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 296.

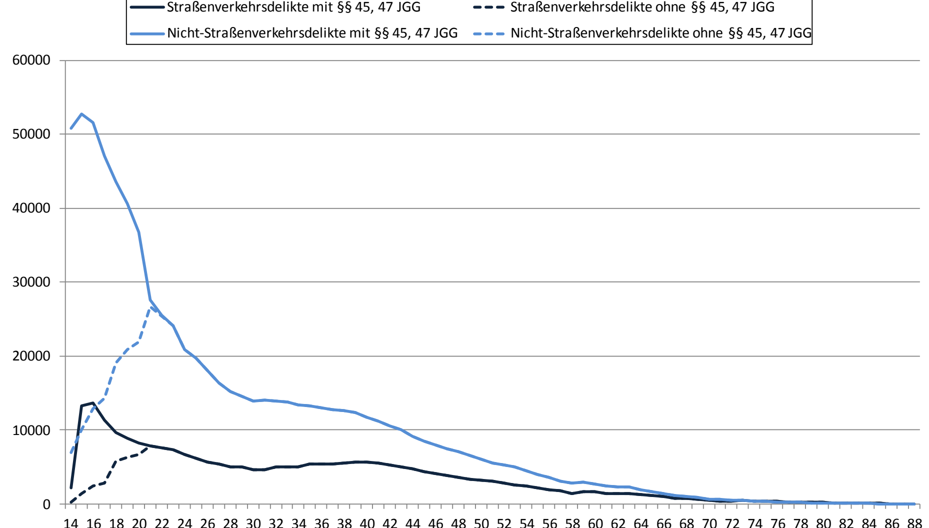
Fahrer.[1153] Wie in anderen Lebensbereichen scheint also auch die Situation im Straßenverkehr offenbar je nach Lebensalter verschieden zu wirken und zu beanspruchen, so dass deshalb wohl Straßenverkehrsteilnahme und Straßenverkehrsauffälligkeit nach dem Lebensalter nicht parallel verlaufen.[1154] Die relativ hohe Deliktbelastung der 30 bis 40 Jährigen war hingegen aufgrund der starken Verkehrsteilnahme dieser Altersjahrgänge am motorisieren Straßenverkehr schon eher zu erwarten.[1155]

Zuletzt kann der Altersverteilung ein auffallend höherer Wert der 59-Jährigen im Vergleich zu den 58-Jährigen bzw. 60-Jährigen entnommen werden. Dieser dürfte allerdings nicht auf reale Unterschiede in der Delinquenzverwirklichung zurückzuführen sein.[1156] Denn der Geburtsjahrgang 1945, der im Jahr 2004 die 59-jährigen stellt, ist im Vergleich zum Jahrgang 1944 deutlich schwächer besetzt.

Schaubild 6.10 zeigt als Ergänzung zu Schaubild 6.9 die Altersverteilung bei allen Verkehrsdelikten sowie bei allen Nicht-Verkehrsdelikten im Vergleich.[1157]

Schaubild 6.10: Altersverteilung zur Tatzeit für alle Straßenverkehrsdelikte und Nicht-Straßenverkehrsdelikte im Vergleich





[1153] Obwohl sie lediglich 8,8 % der Pkw-Fahrleistungsanteile erbringen, sind die 18- bis 24-Jährigen bei jedem vierten Pkw-Unfall mit Personenschaden Hauptverursacher, vgl. *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 24.

[1154] So bereits *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 293.

[1155] In diesem Sinne auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 296.

[1156] Vgl. hierzu auch *Harrendorf,* S. 143.

[1157] Absolutzahlen siehe *Tabelle 6.3a im Anhang*. In insgesamt 40 Fällen fehlt ein Eintrag zum Alter.

Beide Kurven weisen von ihrem Verlauf her starke Ähnlichkeiten auf. Bei Ausklammerung der Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG treten sowohl Verkehrstäter als auch Nicht-Verkehrstäter am häufigsten im Heranwachsenden- und Jungerwachsenenalter (Höhepunkt liegt im Alter von 21 Jahren) mit einer strafrechtlichen Verurteilung in Erscheinung. Bei Berücksichtigung der jugendstrafrechtlichen Verfahrenseinstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG liegt der Höchstwert bei den Nicht-Verkehrstätern dagegen im Alter von 15 Jahren, bei den Verkehrstätern im Alter von 16 Jahren. Die Verschiebung des Höchstwertes auf ein Alter von 16 Jahren bei den Verkehrsdelinquenten mag mit dem Umstand zusammenhängen, dass eine Reihe bestimmter Klassen von Fahrerlaubnissen[1158] in diesem Alter erworben werden kann, so dass ab diesem Zeitpunkt die legale Zugangsmöglichkeit zum Straßenverkehr besteht. Zudem kann bei der Altersverteilung für Nicht-Verkehrstäter eine erneute Steigerung der Kurve ab Beginn des dritten Lebensjahrzehntes nicht festgestellt werden, so dass keine derart ausgeprägte Deliktbelastung in der Altersphase zwischen 30 und 43 Jahren besteht. Vielmehr fällt diese auch in dieser Altersphase zwar langsam, aber kontinuierlich ab.

Insgesamt ähnelt die Altersverteilung bei der Verkehrsdelinquenz dem Verlauf der Alterskurve für alle Straftaten.[1159] Den charakteristischen Höchstwerten in jungen Jahren steht mit zunehmendem Alter das damit verbundene Abebben absoluter Werte gegenüber. Diese Ähnlichkeit der Altersverteilungen von Verkehrsdelinquenten und „klassischen" Kriminellen hat bereits *Kaiser*[1160] in seiner Untersuchung von 1970 aufgezeigt. Überdies weist *Kaiser* darauf hin, dass diese Affinität weit ausgeprägter als jene zur Straßenverkehrsteilnahme sei, was vor dem Hintergrund der fehlenden Berücksichtigung der Fahrleistung bei der Altersverteilung der Verkehrstäter durchaus überrasche. Die Ähnlichkeiten in der Altersstruktur zwischen Verkehrstätern und anderen Straffälligen stützen mithin die grundlegenden kriminologischen Befunde zur Beziehung zwischen Alter und Kriminalität.[1161]

Nachdem die Unterscheidung zwischen Einbeziehung und Ausklammerung der verfahrensrechtlichen Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG aufgezeigt wurde, werden diese in den folgenden Analysen immer mitberücksichtigt, da sie den größten Teil der jugendrechtlichen Verfahrenserledigungen darstellen und ihre Ausklammerung zu einem erheblichen Informationsverlust führen würde.[1162] Wie noch zu sehen sein wird, nehmen die Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG vor allem beim Fahren ohne Fahrerlaubnis einen enormen Stellenwert an den strafrechtli-

[1158] Zur Einteilung der Fahrerlaubnisklassen vgl. § 6 FeV und *Kalinowska u.a.,* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 8 f. sowie „Fahrerlaubnisklassen seit 01.01.1999" unter www.kba.de: So können die Fahrerlaubnisklassen T, M, S, L bereits ab einem Alter von 16 Jahren erworben werden.

[1159] Vgl. im Einzelnen bereits *Kapitel 3, 3.1.*

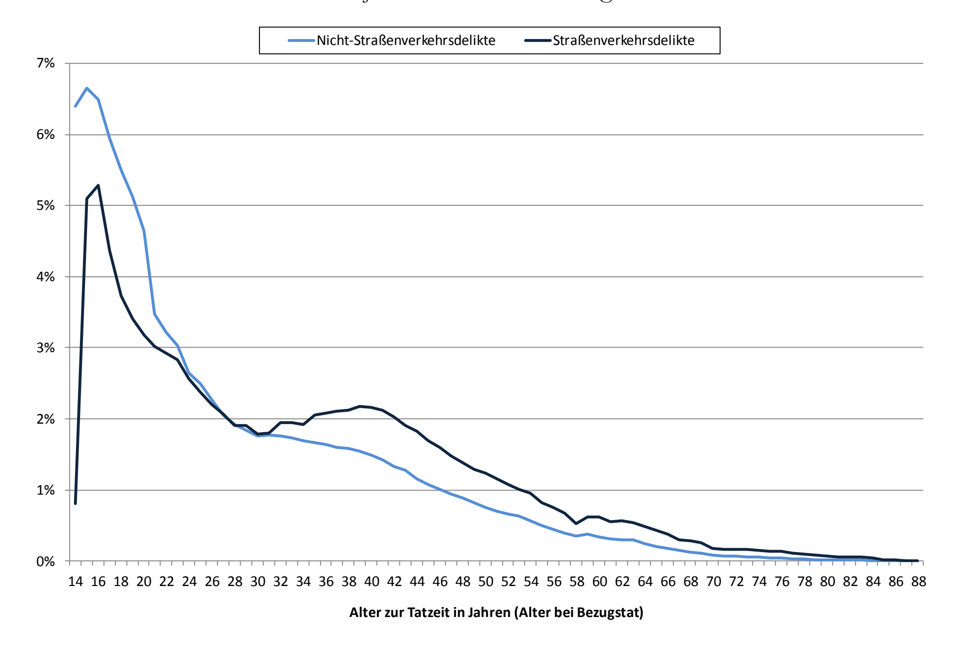
[1160] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 294.

[1161] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 294.

[1162] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal*, Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 37; *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 37 f.

chen Entscheidungen ein. Zwar lässt sich das Problem der registerrechtlichen Ungleichbehandlung von Einstellungen nach der StPO und nach dem JGG so nicht befriedigend lösen. Jedoch ist die Einstellungspraxis im Erwachsenenstrafrecht mit der im Jugendstrafrecht kaum vergleichbar, so dass man auch ohne Berücksichtigung der §§ 45, 47 JGG keine wirkliche Gleichstellung erreichen würde.[1163] Zudem ist die Diversionsrate im Jugendstrafrecht deutlich höher als im allgemeinen Strafrecht.[1164]

Schaubild 6.11: Anteil der jeweiligen Altersstufe an der Gesamtzahl der Straftaten für Straßenverkehrsdelikte und Nicht-Straßenverkehrsdelikte im Vergleich



Anders als in Schaubild 6.10 ist in *Schaubild 6.11* der relative Anteil der jeweiligen Altersstufe an der Gesamtzahl der Straftaten für Verkehrs- und Nicht-Verkehrsdelikte im Vergleich dargestellt.[1165] Aufgrund dieser Darstellungsweise werden die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Schaubildern zur Altersverteilung präzisiert. Zunächst ist ein ähnlicher Verlauf beider Verteilungen festzustellen. Jedoch zeigt sich, dass der Anteil jugendlicher und heranwachsender Täter bei den Nicht-Verkehrsstraftaten höher ist als bei den Verkehrsdelikten. Dies verwundert allerdings nicht weiter, wenn man bedenkt, dass die legale Zugangsmöglichkeit zum Straßenverkehr erst mit der Erteilung der Fahrerlaubnis besteht. Ab

[1163] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal*, Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 37.
[1164] *Heinz*, ZJJ 2004, 35, 37; *ders.*, Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis in Deutschland, S. 113 ff.
[1165] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.3a im Anhang*.

Beginn des dritten Lebenszeitalters ist bei den Straßenverkehrsdelikten darüber hinaus deutlich die erneute Steigerung der Deliktverwirklichung zu beobachten. Zudem ist der Anteil der jeweiligen Altersstufen an der Gesamtzahl der Taten ab einem Alter von 30 Jahren durchweg höher als der Anteil bei den sonstigen Delikten. Davon abgesehen fallen beide Verteilungskurven mit zunehmendem Lebensalter in paralleler Form konstant ab und tendieren endlich gegen Null.

Im Vergleich zu der allgemeinen Kriminalität findet bei der Straßenverkehrskriminalität gewissermaßen eine leichte „Verschiebung" der Deliktbelastung auf ältere Jahrgänge statt. Während die Anteile der Jugendlichen und Heranwachsenden bei den Nicht-Verkehrsdelikten durchweg höher als bei den Verkehrsdelikten sind, nähern sie sich bei den Jungerwachsenen allmählich an, bevor dann ab Beginn des dritten Lebensjahrzehntes bei den Verkehrsdelikten die Anteile an den jeweiligen Altersstufen durchweg höher sind. Aufgrund der Verläufe beider Alterskurven lässt sich mithin vermuten, dass Straßenverkehrstäter im Durchschnitt älter sind als die Täter von Nicht-Verkehrsdelikten. Um diese Vermutung zu bestätigen, kann durch sog. *Maße der zentralen Tendenz*[1166] angegeben werden, welches Alter alle (Nicht-)Straßenverkehrstäter am besten charakterisiert.[1167] Dabei sind die wichtigsten Maßzahlen zur Charakterisierung einer Häufigkeitsverteilung der *Modalwert*[1168], das *arithmetische Mittel* und der *Median.*[1169] Das einfachste, zugleich aber unergiebigste Maß für die Berechnung von Mittelwerten ist der Modalwert, der den Messwert einer Verteilung angibt, der am häufigsten vorkommt. In einer Häufigkeitsverteilung ist es also der Wert, bei dem die Verteilung ihr Maximum hat.[1170] Der Modalwert gibt mithin vorliegend das Alter an, das die höchste Deliktbelastung aufweist, berücksichtigt aber die übrigen Anteile der jeweiligen Altersstufen nicht, auch wenn diese fast genauso hoch sind.[1171] Indes ist das durchschnittliche Alter der Täter von vornehmlichem Interesse, weil es die Altersverteilung am besten repräsentiert. Das Durchschnittsalter kann bei der Verteilung am besten anhand des arithmetischen Mittels und des Medians bestimmt werden. Bei den Tätern von Verkehrsdelikten liegt das arithmetische Mittel bei 33,2 Jahren, bei den Nicht-Verkehrstätern bei 27,9 Jahren. Der Median liegt für Verkehrstäter bei 31, für sonstige Kriminelle bei 23 Jahren. Mithin verwundert es nicht, dass sich altersstrukturell für Jugendliche eine im Vergleich zur allgemeinen Kriminalität deutlich geringere Belastung ergibt. Nach den vorliegenden Daten betragen ihre Anteile 26 % an der „klassischen" Kriminalität und „lediglich" 16 % an der Ver-

[1166] Zu den Maßen der zentralen Tendenz vgl. *Bortz,* Statistik, S. 35 ff.

[1167] In diesem Sinne *Bortz,* Statistik, S. 15, S. 35.

[1168] Auch Modus genannt.

[1169] *Bortz,* Statistik, S. 36; *Duller,* Einführung in die Statistik mit EXCEL und SPSS, S. 95; *Buttler/Oeckler,* Einführung in die Statistik, S. 124.

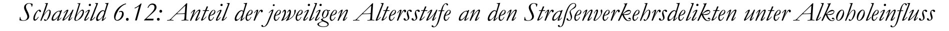
[1170] *Bortz,* Statistik, S. 36; *Buttler/Oeckler,* Einführung in die Statistik, S. 125.

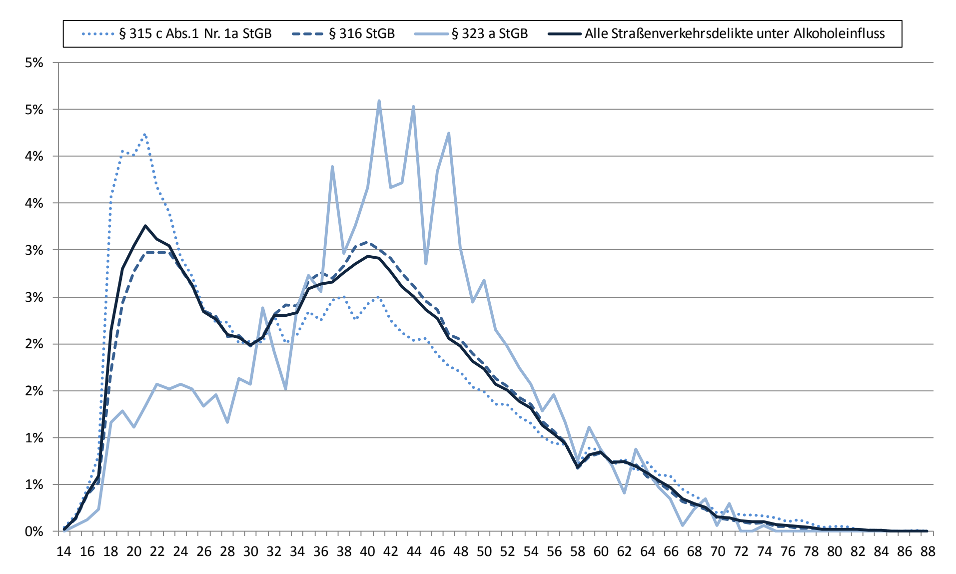
[1171] Bei den Nicht-Straßenverkehrsdelikten liegt der Modus bei einem Alter von 15 Jahren, der Anteil der entsprechenden Altersgruppe beträgt jedoch nur 7 %. Bei den Straßenverkehrsdelikten liegt der Höchstwert bei einem Alter von 16 Jahren, hat jedoch nur einen Anteil von 5 %.

kehrskriminalität.[1172] Der Anteil der Heranwachsenden an den „klassischen“ Delikten beträgt 15 %, an den Verkehrsdelikten hingegen 10 %.[1173] Die Erwachsenen haben schließlich einen Anteil von 59 % (Nicht-Verkehrsdelikte) und 74 % (Verkehrsdelikte). Die Deliktbelastung der jeweiligen Altersgruppen divergiert mithin im Vergleich beider Kriminalitätsformen nicht unerheblich.

2.1.1 Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss

Schaubild 6.12 verdeutlicht den relativen Anteil der jeweiligen Altersstufe an den einzelnen Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss (jeweils § 315 c I Nr. 1a, § 316, § 323 a StGB gesondert) sowie an den alkoholbedingten Verkehrsdelikten insgesamt.[1174]


Schaubild 6.12: Anteil der jeweiligen Altersstufe an den Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss



Die Straßenverkehrsgefährdung aufgrund alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit (§ 315 c I Nr. 1a StGB) und die Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) weisen einen ähnlichen Verlauf auf. Der Anteil jugendlicher, heranwachsender sowie

[1172] Bei diesen Anteilen muss erneut das unterschiedliche Spektrum eintragungspflichtiger Entscheidungen nach Jugendstrafrecht und allgemeinem Strafrecht berücksichtigt werden. Bei Nichtberücksichtigung der §§ 45, 47 JGG ergeben sich Anteile der Jugendlichen von 8 % an der Nicht-Straßenverkehrskriminalität und 3 % an der Straßenverkehrskriminalität.

[1173] Bei Nichtberücksichtigung der §§ 45, 47 JGG ergeben sich Anteile der Heranwachsenden von 11 % an der Nicht-Straßenverkehrskriminalität und 9 % an der Straßenverkehrskriminalität.

[1174] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.4a im Anhang*.

jungerwachsener Täter ist jedoch bei § 315 c I Nr. 1a StGB höher. Dort sind 27 % der Täter zwischen 14 und 25 Jahren, bei § 316 StGB sind es hingegen „nur" 20 %. Eine Ursache könnte sein, dass vor allem die Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr aufweisen[1175], welches sich in einer Verurteilung nach § 315 c I Nr. 1a StGB widerspiegeln könnte. Eine Besonderheit bei der Altersverteilung der Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB ist überdies, dass die höchste Deliktbelastung im Alter von 40 Jahren liegt. Beim Vollrausch im Straßenverkehr sind junge Täter besonders gering vertreten. Nur knapp 10 % der Täter sind zwischen 14 und 25 Jahren, wohingegen 44 % im Alter zwischen 37 und 48 Jahren sind. Ferner liegt die höchste Deliktbelastung in einem Alter von 41 Jahren. Dieser Verlauf der Altersstruktur ist allerdings vor dem Hintergrund der erhöhten Anforderungen an den Tatbestand im Sinne einer Schuldunfähigkeit wegen alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht verwunderlich.[1176] Schließlich sind die „Zacken" in der Alterskurve auf die geringe Fallzahl der Delikte nach § 323 a StGB zurückzuführen und kein Ausfluss einer erhöhten Deliktbelastung der betroffenen Altersstufen.

Wenn man den Verlauf der Altersstruktur für die Alkoholdelikte im Gesamten betrachtet, fällt zum einen der geringe Anteil (1 %) von Tätern unter 18 Jahren auf, was mit dem Umstand zusammenhängen wird, dass erst mit Erteilung der Fahrerlaubnis der legale Zugang zum Straßenverkehr besteht. Darüber hinaus ist aber auch der Anteil heranwachsender Täter bei Weitem nicht derart ausgeprägt wie bei den anderen Verkehrsdelikten oder bei der „klassischen" Kriminalität. Zudem steigt die Alterskurve ab 30 bis 41 Jahren noch einmal an, um dann erneut konstant zu sinken und ab einem Alter von etwa 48 Jahren wieder das ursprüngliche Belastungsniveau zu erreichen. Dieser erneute Anstieg hat zur Folge, dass 47 % aller Alkoholtäter im Alter zwischen 30 und 48 Jahren sind.[1177] Ohnehin ist das Durchschnittsalter mit 37,4 (arithmetisches Mittel) bzw. 37 (Median) im Vergleich zu den sonstigen Verkehrstätern relativ hoch. Insgesamt unterscheidet sich die Altersverteilung bei den Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss mithin erheblich von sonstigen Altersverteilungen.

Im Ergebnis sind die alkoholbedingten Straßenverkehrsstraftaten somit keine ausgeprägten Jungtäterdelikte.[1178] Die vorhandene Spitzenbelastung in jungen Jahren gibt nicht in so besonders starkem Maße nach, so dass die Alkoholverkehrsstraftaten in nahezu allen Altersgruppen dominieren, auffallend aber in den Altersgruppen der 30-Jährigen aufwärts. So machen ab einem Alter von 30 bis zu den 60-Jährigen die Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss über 50 % an

[1175] *Krüger,* in: 48. VGT 2010, S. 271; *Kaiser,* Kriminologie, § 77 Rn. 18; *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 24; *ders.,* MiD: Ausgewählte Ergebnisse, S. 20 f.

[1176] Dementsprechend ist das Durchschnittsalter mit 41,0 (arithmetisches Mittel) bzw. 41 (Median) im Vergleich zu den übrigen Verkehrsstraftätern am höchsten.

[1177] *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 149 hat bereits auf die relativ hohe Belastung dieser Altersgruppen hingewiesen.

[1178] In diesem Sinne bereits *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 149.

allen durch diese Altersgruppen verwirklichten Straßenverkehrsdelikten aus.[1179] Insgesamt ist also eine breitere Altersstreuung zu konstatieren.[1180] Während die Altersgruppen bis zu 25 Jahren unter ihrem Anteil an der Verkehrsdelinquenz und der „klassischen" Kriminalität bleiben, liegen die Altersgruppen zwischen 25 und 50 Jahren bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss weit über ihren Anteilen an der Verkehrsdelinquenz insgesamt sowie der „klassischen" Kriminalität[1181]. Dennoch sei klargestellt, dass auch anhand der vorliegenden Daten die Risikogruppe der jungen Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 25 Jahren ausgemacht werden kann. Denn 20 % der Verkehrsalkoholtäter befinden sich in dieser Altersphase. Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil[1182] und ihrer individuellen Fahrleistung[1183] ist diese Tätergruppe altersstrukturell überproportional hoch belastet.[1184] Die relativ hohe Deliktbelastung junger Menschen ist jedoch kein Spezifikum der Alkoholverkehrsdelikte, sondern ein allgemeingültiges Phänomen der Verkehrsdelinquenz. Trunkenheit am Steuer ist also kein Delikt, zu dem die jüngeren Altersgruppen wesentlich stärker neigen als die mittleren Jahrgänge. Die Affinität ist sogar etwas geringer als bei der sonstigen Straßenverkehrsdelinquenz.

2.1.2 Die „reinen" Straßenverkehrsdelikte des StGB ohne Alkoholeinfluss

Schaubild 6.13 dokumentiert die Altersverläufe der „reinen" Verkehrsdelikte des StGB unter Ausklammerung der Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss (§§ 142, 315 b, 315 c-Rest StGB).[1185] Der starke Anstieg bei §§ 142, 315 c-Rest StGB bis zum Alter von 18 Jahren ist jedenfalls auf den Erwerb der Fahrerlaubnis zurückzuführen. Die Belastungsspitze für diese Delikte liegt bei den Heranwachsenden.[1186] Eine erhöhte Belastung ist zudem bei den Jungerwachsenen zu verzeichnen. Mit Beginn des 18. Lebensjahres sind die Alterskurven durch eine steile Absenkung gekennzeichnet. Bei §§ 142, 315 c-Rest StGB verläuft dieser Abstieg

[1179] Bei den Tätern zwischen 30 und 39 Jahren 53 %, bei den Tätern zwischen 40 und 49 Jahren 60 % und bei den Tätern zwischen 50 und 59 Jahren ebenfalls 60 %. Bei Tätern ab 60 Jahren machen Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss immer noch 46 % an allen Verkehrsdelikten aus. Bei Tätern zwischen 14 und einschließlich 17 Jahren spielen die Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss hingegen mit einem Anteil von 3 % an allen Straßenverkehrsdelikten kaum eine Rolle.

[1180] So auch *Schöch,* NStZ 1991, 11, 12; *ders.,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 149; *Krüger/Vollrath,* in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 33, 41 f.

[1181] Der Anteil der 18- 24-Jährigen beträgt bei den alkoholbedingten Straßenverkehrsdelikten 20 %, an den Straßenverkehrsdelikten insgesamt 22 % und an der klassischen Kriminalität 28 %. Der Anteil der 25- 50-Jährigen beträgt an den alkoholbedingten Straßenverkehrsdelikten 62 %, an den Straßenverkehrsdelikten insgesamt 49 % und an der klassischen Kriminalität 40 %.

[1182] Ca. 8 %, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Bevölkerung und Erwerbstätigkeit 2011, S. 17.

[1183] Der Fahrleistungsanteil der 18- 25-Jährigen beträgt ca. 8,8 %, vgl. *ADAC (Hrsg.),* Verkehrsunfälle in Deutschland, S. 9 und S. 24; *ders. (Hrsg.),* MiD: Ausgewählte Ergebnisse, S. 20 f.

[1184] *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 47; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 249.

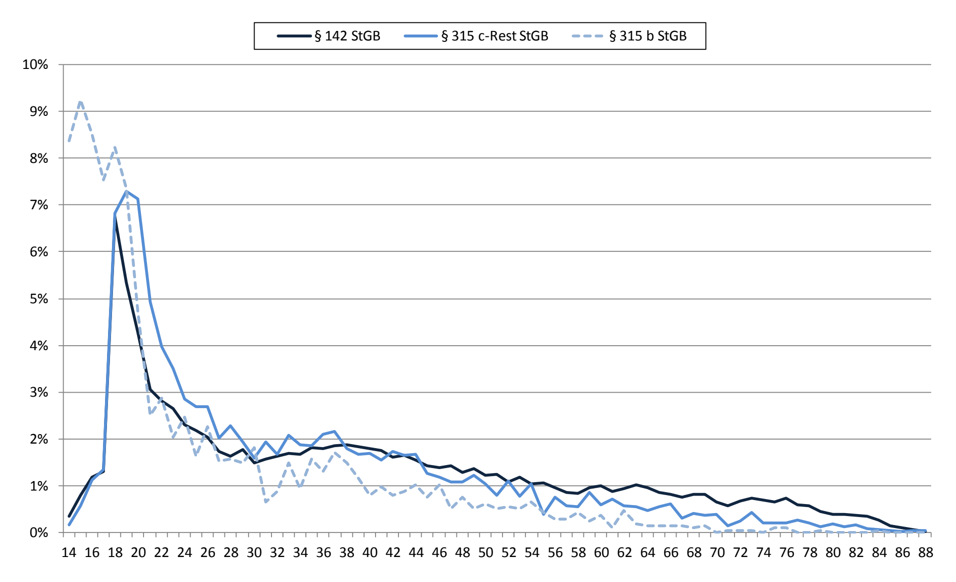
[1185] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.5a im Anhang.*

[1186] Bei der Altersverteilung des § 142 StGB liegt der Modus bei einem Alter von 18 Jahren, bei der Altersverteilung des § 315 c ohne I Nr. 1a StGB bei einem Alter von 19 Jahren.

ungefähr bis zu einem Alter von 30 Jahren. Sodann sinken beide Kurven nach einem nochmaligen kurzen Anstieg bis etwa 37 Jahren relativ kontinuierlich mit steigendem Lebensalter ab und tendieren schließlich gegen Null.

In Bezug auf die Unfallflucht haben bisherige statistische Untersuchungen belegt, dass die Mehrzahl der Täter in die Gruppe der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 25 Jahren gehört.[1187] Auch die vorliegende Untersuchung kann insofern eine erhöhte Deliktbelastung bestätigen, als 27 % aller Täter des § 142 StGB dieser Altersgruppe angehören. Diese Tatsache wird auf die Unerfahrenheit und die erhöhte Risikobereitschaft jüngerer Verkehrsteilnehmer zurückgeführt.[1188]

Schaubild 6.13: Anteil der jeweiligen Altersstufe an den „reinen" Straßenverkehrsdelikten des StGB ohne Alkoholeinfluss



Auffallend ist, dass bei der Altersverteilung des § 142 StGB die Deliktbelastung mit zunehmendem Lebensalter zwar stetig, jedoch relativ langsam abnimmt.[1189] Der Anteil der jeweiligen Altersstufen an den Straftaten nach § 142 StGB ist ab einem Alter von etwa 30 Jahren durchweg höher als der Anteil bei den Straftaten nach § 315 b StGB. Gleiches gilt für den Anteil bei Straftaten nach § 315 c-Rest ab einem Alter von 45 Jahren. Dieser Verlauf könnte Ausfluss der „potentiellen

[1187] *Kubatta,* S. 109; *Bergermann,* S. 81; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 275 f.; *Eisenberg,* Kriminologie, § 46 Rn. 44; siehe hierzu auch *Kapitel 3, 2.1.*

[1188] *Thirolf,* S. 97.

[1189] Das Durchschnittsalter der Verkehrsunfallfluchttäter ist mit 38,9 (arithmetisches Mittel) bzw. 36 (Median) im Vergleich zu den restlichen Straßenverkehrstätern sehr hoch.

Deliktsituation“ bei der Verkehrsunfallflucht sein. Denn jeder Verkehrsteilnehmer ist ein potentieller Unfalltäter und man kann nicht voraussagen, wie er sich in einer psychischen und physischen Ausnahmesituation, wie es der Verkehrsunfall ist, verhalten wird.[1190]

Für den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315 b StGB liegt die Deliktbelastungsspitze bereits bei 15 Jahren. Insgesamt ist ohnehin ein enormer Anteil von jugendlichen Tätern festzustellen (34 %). Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass § 315 b StGB Eingriffe von außen sanktioniert und eben kein Fehlverhalten im fließenden Straßenverkehr. Mithin ist der Erwerb einer Fahrerlaubnis als Mittel der legalen Teilnahme unerheblich. Diese Besonderheit ist eine Ursache für den erhöhten Anteil junger Täter. Die Begehung des § 315 b StGB scheint also gewissermaßen auch Ausfluss des jugendtypischen Risikoverhaltens[1191] zu sein. Mit Beginn der Volljährigkeit ist bei § 315 b StGB ein steiler Abfall festzustellen, in dessen Folge sich die Belastung relativ gleichförmig auf einem niedrigen Niveau durch alle Altersgruppen bewegt und schließlich gegen Null tendiert. Ab Mitte des vierten Lebensjahrzehntes liegt der Anteil der jeweiligen Altersstufe bei weit unter 1 %.[1192]

2.1.3 Die Straßenverkehrsdelikte mit potentiellem Verkehrsbezug

Schaubild 6.14 zeigt die Alterskurven der „anderen“ Verkehrsdelikte (ohne § 323 a StGB), also derjenigen Delikte der „klassischen“ Kriminalität, die einen potentiellen Verkehrsbezug aufweisen.[1193] Der starke Anstieg der Delikte bis zu einem Alter von 18 Jahren ist erneut auf den Erwerb der Fahrerlaubnis zurückzuführen. Die höchste Belastung liegt bei sämtlichen „anderen“ Verkehrsdelikten im Heranwachsenden- bzw. Jungerwachsenenalter.[1194] Eine Ursache dafür wird speziell im Hinblick auf die fahrlässige Körperverletzung bzw. Tötung im Straßenverkehr sein, dass jugendliche Fahranfänger zwischen 18 und 25 Jahren das mit Abstand höchste Unfallrisiko aufweisen. So sind 40 % der Täter des § 222 StGB im Straßenverkehr im Alter zwischen 18 und 25 Jahren, bei § 229 StGB im Straßenverkehr sind es 29 %. Sodann sinken die Alterskurven zunächst stark ab, verlaufen in der Altersphase zwischen 27 Jahren und 42 Jahren auf relativ kontinuierlichem Niveau und ebben sodann stetig mit zunehmendem Alter ab.[1195]

[1190] *Kubatta,* S. 109 f.; vgl. auch *Thirolf,* S. 96 f.

[1191] Vgl. dazu *Kapitel 3, 3.1.*

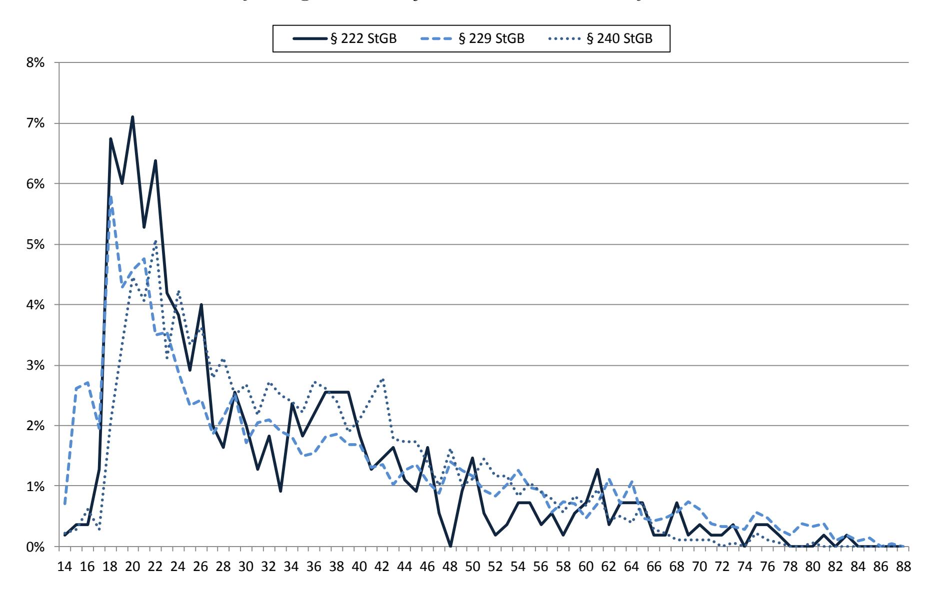
[1192] Dementsprechend liegt das Durchschnittsalter bei Tätern des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr bei 25,4 (arithmetisches Mittel) bzw. 20 Jahren (Median).

[1193] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.6a im Anhang.*

[1194] Bei § 222 StGB liegt der Modus im Alter von 20 Jahren, bei § 229 StGB im Alter von 18 Jahren und bei § 240 StGB im Alter von 22 Jahren.

[1195] Bei § 222 StGB liegt das Durchschnittsalter bei 32,5 (arithmetisches Mittel) bzw. 27 Jahren (Median). Bei § 229 StGB hingegen kann ein Durchschnittsalter von 35,2 (arithmetisches Mittel) bzw. 30 Jahren (Median) berechnet werden.

Schaubild 6.14: Anteil der jeweiligen Altersstufe an den „anderen“ Straßenverkehrsdelikten des StGB



Bei der Nötigung im Straßenverkehr ist ein ähnlicher Altersverlauf festzustellen, wobei indes die höchste Belastung erst in einem Alter von 22 Jahren liegt und darüber hinaus nicht so ausgeprägt ist wie bei vielen anderen Verkehrsdelikten. Daher sind die Anteile Jugendlicher (1 %) und Heranwachsender (10 %) selbst für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz vergleichsweise gering.[1196]

2.1.4 Die Straßenverkehrsdelikte außerhalb des StGB

Schaubild 6.15 zeigt nunmehr den relativen Anteil der jeweiligen Altersstufe an den Straßenverkehrsdelikten außerhalb des StGB (§ 21 StVG, § 6 PflVG).[1197] § 21 StVG hat mit der Belastungsspitze bei den Jugendlichen einen für Verkehrsdelikte völlig untypischen Verlauf.[1198] Der Anteil jugendlicher Täter bei § 21 StVG beträgt beträchtliche 41 %. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis kann mithin fast schon als „jugendtypisches“ Delikt bezeichnet werden.[1199] Bei der Verwirklichung dieser Straftat kommt vor allem das „jugendtypische“ Risikoverhalten zum Ausdruck.

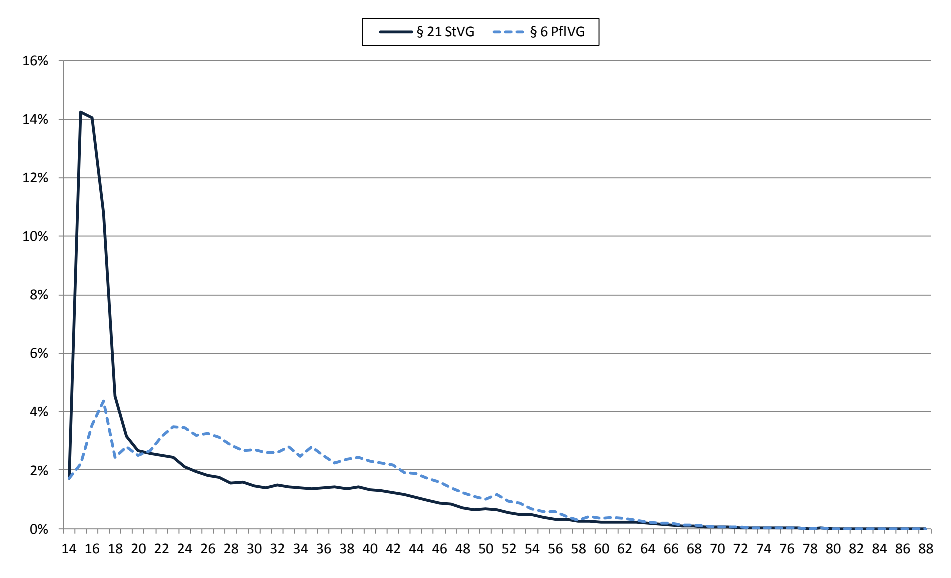
[1196] Das Durchschnittsalter liegt bei 34,6 (arithmetisches Mittel) bzw. 32 Jahren (Median). Bei der Nötigung im Straßenverkehr ist mithin eine etwas gleichmäßigere Altersverteilung festzustellen.

[1197] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.7a im Anhang*.

[1198] Der Modus liegt bei einem Alter von 15 Jahren.

[1199] *Krutein,* NZV 1989, 129, 130.

Schaubild 6.15: Anteil der jeweiligen Altersstufe an den Straßenverkehrsdelikten außerhalb des StGB



Gerade bei Mofas oder Kleinkrafträdern werden häufig von Jugendlichen Veränderungen am Kolben, Zylinderkopf, Antriebsritzel, Vergaser und anderen Fahrzeugteilen zur Erzielung einer höheren Fahrgeschwindigkeit vorgenommen (sog. „Ritzel"-Fälle).[1200] Wenngleich für das Führen von Mofas keine Fahrerlaubnis gemäß § 4 I S. 2 FeV erforderlich ist[1201], führen technische Veränderungen am Mofa zur Fahrerlaubnispflicht, wenn hierdurch die besonderen Merkmale, die § 4 I S. 2 Nr. 1 FeV aufzählt, beeinträchtigt werden, also das Mofa z.B. eine höhere Geschwindigkeit als 25 km/h erreicht. In diesem Fall machen sich Jugendliche nach § 21 StVG strafbar. Eine weitere Strafbarkeit wird diesbezüglich grundsätzlich allerdings nicht begründet. Vor allem liegt bei technischen Veränderungen am Mofa ein Verstoß gegen § 6 PflVG nicht ohne weiteres vor, weil ein wirksamer Versicherungsvertrag grundsätzlich weiterhin besteht.[1202]

Im weiteren Verlauf ist ein steiler Abstieg der Altersverteilung von § 21 StVG bis zu einem Alter von etwa 20 Jahren zu beobachten. Sodann nimmt die Kurve mit zunehmendem Alter langsam, aber relativ kontinuierlich ab und tendiert schlussendlich gegen Null. Bereits ab einem Alter von 46 Jahren liegt der Anteil

[1200] *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 222.

[1201] Jedoch bestimmt § 5 FeV, dass derjenige, der auf öffentlichen Straßen ein Mofa führt, eine Mofa-Prüfbescheinigung bedarf. Wer ohne die erforderliche Mofa-Prüfbescheinigung ein Mofa führt, verstößt jedoch nicht gegen § 21 StVG, sondern handelt lediglich ordnungswidrig nach den §§ 75 Nr. 5, 5 I S. 1 FeV.

[1202] Zu den Einzelheiten vgl. *Blum,* Verkehrsstrafrecht, S. 222.

der Altersstufen an Straftaten nach § 21 StVG bei unter 1 %. Ab einem Alter von 70 Jahren sind fast gar keine Verstöße mehr zu verzeichnen. Das Durchschnittsalter liegt bei 25,8 (arithmetisches Mittel) bzw. 20 Jahren (Median). Da das Fahren ohne Fahrerlaubnis mit einem Anteil von knapp 33 % eine enorme Bedeutung für die Verkehrskriminalität im Gesamten einnimmt, wird der Verlauf der Altersstruktur für alle Straßenverkehrsdelikte (Schaubilder 6.9 und 6.11) – vor allem was den Anteil Jugendlicher angeht – maßgeblich durch den Verlauf bei § 21 StVG beeinflusst. Konsequenz der hohen Fallzahlen und des hohen Anteils Jugendlicher an der Verwirklichung des § 21 StVG ist zudem, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis einen Anteil von 86 % an allen durch Jugendliche begangenen Straßenverkehrsdelikten einnimmt, während mit zunehmendem Alter der Straftat nach § 21 StVG eine immer geringere Bedeutung bei der Deliktverteilung in den einzelnen Altersgruppen zukommt. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen von *Heinz*[1203], wonach Jugendliche auch besonders häufig wegen Delikten registriert werden, die von der sozialen Lage und den Zugangschancen bestimmt sind (Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. unbefugter Fahrzeuggebrauch).

Auch die Altersverteilung des § 6 PflVG hat ihrer Belastungsspitze im jugendlichen Alter[1204], indes auf einem weit niedrigeren Niveau als dies bei § 21 StVG der Fall ist, und sinkt im Alter von 18 Jahren relativ steil ab. Zwischen dem 21. und 23. Lebensjahr steigt die Kurve erneut an. In der Altersphase zwischen 28 und 40 Jahren verläuft sie relativ konstant und nimmt sodann kontinuierlich mit zunehmendem Lebensalter ab. Zudem liegt der Anteil der Altersstufen ab 52 Jahren bereits bei unter 1 %. Ab Beginn des siebten Lebensjahrzehntes ist bei § 6 PflVG keine nennenswerte Deliktbelastung mehr zu verzeichnen. Während die Jugendlichen immerhin einen Anteil von 12 % an den Tätern des § 6 PflVG einnehmen, sind die Heranwachsenden mit einem Anteil von 8 % verhältnismäßig gering vertreten.[1205] Insgesamt ist § 6 PflVG also kein ausgeprägtes Jungtäterdelikt, sondern spielt überwiegend im Erwachsenenalter eine Rolle.

2.2 Geschlecht

Nun wird die Struktur der Verkehrsdelinquenz geschlechtsspezifisch analysiert. Von insgesamt 1.052.215 Bezugsentscheidungen im vorliegenden Datensatz sind 834.444 gegenüber Männern und 217.443 gegenüber Frauen ergangen.[1206] Es entfallen somit 79 % der im BZR registrierten Straftaten des Basisjahres 2004 auf Männer und lediglich knapp 21 % auf Frauen. Was den Bereich der Straßenverkehrskriminalität angeht, sind 224.418 Entscheidungen gegenüber Männern und 34.634 Entscheidungen gegenüber Frauen erfolgt.[1207] 87 % der Verkehrsdelikte

[1203] *Heinz*, Jugendkriminalität in Deutschland, S. 37.
[1204] Der Modus liegt bei 17 Jahren.
[1205] Das Durchschnittsalter liegt bei 32,1 (arithmetisches Mittel) bzw. bei 30 Jahren (Median).
[1206] Bei 328 Entscheidungen fehlt ein entsprechender Eintrag zum Geschlecht.
[1207] Bei 69 Entscheidungen fehlt ein entsprechender Eintrag zum Geschlecht.

wurden somit durch Männer und gerade einmal 13 % durch Frauen begangen. Zuletzt liegt im Spektrum der „klassischen“ Kriminalität[1208] der Männeranteil bei 77 %, der Frauenanteil bei 23 %.[1209] Darüber hinaus machen bei den Männern die Verkehrsdelikte mit 27 % einen beträchtlichen Anteil an der Gesamtkriminalität aus, während auf die Gesamtkriminalität des weiblichen Geschlechts lediglich ein Anteil von 16 % auf Verkehrsdelikte entfällt.

Schaubild 6.16: Anteil von Frauen und Männern an den Straßenverkehrsdelikten und Nicht-Straßenverkehrsdelikten im Vergleich

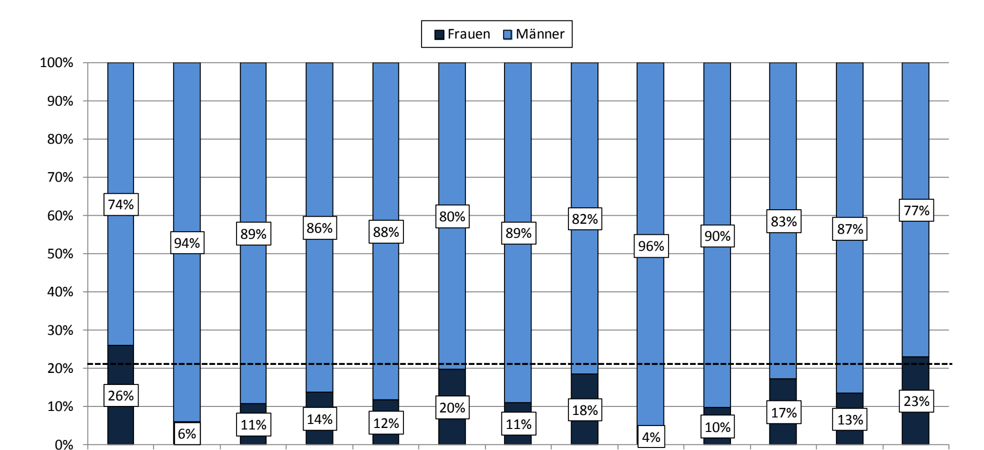


Schaubild 6.16 gibt einen Überblick über Anteile von Frauen und Männern an der Verkehrskriminalität und der Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1210] Darüber hinaus wird durch die gestrichelte Linie der Frauenanteil an der Kriminalität insgesamt gekennzeichnet. Die Tatsache, dass der Frauenanteil an der Kriminalität verhältnismäßig gering ist sowie mit steigender Delikt- und Sanktionsschwere noch deutlich abnimmt, ist hinreichend bekannt.[1211] Ferner wurde bereits ausführlich dargelegt, dass der Anteil des weiblichen Geschlechts an der Verkehrskriminalität noch geringer ist als bei der sonstigen Kriminalität. Es ist zu vermuten, dass

[1208] Gemeint sind mithin alle im Bezugsjahr 2004 registrierten Straftaten, die keine Straßenverkehrsdelikte im Sinne der vorliegenden Untersuchung sind.

[1209] 610.026 Entscheidungen sind gegenüber Männern, 182.809 Entscheidungen sind gegenüber Frauen ergangen; bei 259 Entscheidungen fehlt der entsprechende Eintrag zum Geschlecht.

[1210] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.8a im Anhang.*

[1211] Zum Zusammenhang zwischen Geschlecht und Kriminalität, vgl. *Kapitel 3, 3.2.*

die derartige Unterrepräsentierung der Frau an der Verkehrsdelinquenz vorwiegend mit einem geschlechtsspezifischen Fahrverhalten und der tatsächlichen geringeren Teilnahme der Frau am motorisierten Straßenverkehr zusammenhängt.[1212]

Vergleicht man die Geschlechteranteile bei den Verkehrsdelikten im Besonderen, zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den jeweiligen Deliktformen.[1213] Besonders auffällig ist der im Vergleich einzigartig hohe weibliche Anteil von 26 % beim unerlaubten Entfernen vom Unfallort. Mehr als jede vierte wegen dieses Delikts erfolgte Entscheidung ist gegenüber einer Frau ergangen. Dies stellt einen Wert dar, der sogar den geschlechtsspezifischen Anteil an der allgemeinen Kriminalität und Gesamtkriminalität übertrifft. Überdies ist diese vergleichsweise hohe Belastung der Frauen keine einmalige Besonderheit des Bezugsjahres 2004, sondern bereits sowohl in den Daten der ersten Rückfalluntersuchung (Bezugsjahr 1994)[1214] als auch nach den Langzeitdaten der StVS[1215] nachweisbar. Gleichwohl nimmt diese bemerkenswerte Beobachtung keinen nennenswerten Stellenwert in der kriminologischen Diskussion ein. Möglicherweise ist der Grund in den im Vergleich zu der männlichen Verkehrskriminalität niedrigen absoluten Fallzahlen zu finden, die den Eindruck vermitteln könnten, es handele sich um eine vergleichsweise unbedeutende Einflussgröße bei der Bekämpfung delinquenten Verhaltens im Straßenverkehr. Konsequenz ist, dass neueres empirisches Material gänzlich fehlt. Vielmehr wird lediglich auf die im Vergleich zu den Männern niedrige Deliktbelastung der Frau auch bei § 142 StGB verwiesen.[1216]

Die angeführten Erkenntnisse werfen Fragen nach den Gründen für den relativ hohen Frauenanteil beim unerlaubten Entfernen vom Unfallort auf. Obschon die kriminologische Literatur die gegenüber anderen Verkehrstaten relative Mehrbeteiligung der Frauen an der Verkehrsunfallflucht zur Kenntnis nimmt, bleibt sie eine entsprechende Ursachenforschung schuldig. Der bloße Hinweis auf die im Vergleich zu den Männern unterproportionale Beteiligung der Frau an Straftaten nach § 142 StGB ist in Anbetracht von 8.445 weiblichen Taten im Bezugsjahr 2004 zu kurz gegriffen. Ferner ist die Abweichung der weiblichen Belastung zu den übrigen Verkehrsdelikten derart deutlich, dass zu Recht die Frage nach einer gewissen Tatgeneigtheit der Frau zur Begehung einer Verkehrsunfallflucht gestellt werden muss. Teilweise wird angenommen, dass „Frauen in Schrecksekunden eher geneigt seien, sich zu einem Verzweiflungsakt oder einer Kurzschlussreaktion in Form der Flucht hinreißen zu lassen".[1217]

[1212] Siehe hierzu *Kapitel 3, 3.2.*

[1213] So bereits *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 289.

[1214] Vgl. *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 268; *Jehle/Hohmann-Fricke*, ZJJ 2006, 286, 289.

[1215] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihen zur StVS, II.1 2012, S. 28 ff.; Lange Reihen zur StVS, II.2 2012, S. 6.

[1216] So z.B. *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 45.

[1217] *Laumann,* S. 43; *Bergermann,* S. 72; *Pieper,* S. 136 ff.; *Bark,* S. 15.

Ein Aspekt, der sich auf das Unfallgeschehen auswirkt, ist neben der Dauer und Länge die Art der Verkehrsbeteiligung. Entsprechende Forschungen haben ergeben, dass Frauen zu einem höheren Anteil als Männer Begleit- und Einkaufswege durchführen.[1218] Männer legen dagegen erheblich mehr Wege mit dienstlichem Hintergrund zurück und haben einen höheren Anteil an Arbeitswegen. Es existiert also eine weiterhin vorhandene geschlechtsspezifische Rollenverteilung dahingehend, dass die Verkehrswege der Frauen fast ausschließlich im Nahbereich stattfinden und so zu einer vergleichsweise häufigen innerörtlichen Nutzung des Pkw führen. Gerade innerörtlich findet die überwiegende Anzahl der Unfallfluchten, z.B. in Form von Einparkunfällen, statt. Nach *Eisenberg, Ohder* und *Bruckmeier* beträfen 90 % der Fluchtfälle reine Sachschadensunfälle, 75-90 % davon fänden nicht im fließenden Verkehr statt, so dass bei bis zu 80 % der Fälle kein Geschädigter am Unfallort sei.[1219] Auf den Zusammenhang zwischen Unfallart und Fluchtwahrscheinlichkeit wurde ja bereits hingewiesen.[1220] Vor allem die vermeintliche Anonymität sowie der bagatellhafte Charakter des Schadens begünstigen den Entschluss zur Unfallflucht. Damit lässt sich vermuten, dass Frauen im Durchschnitt einem höheren Sachschadensunfallrisiko ausgesetzt sind, was die Mehrbelastung erklären könnte. Auch in vergangenen Untersuchungen[1221] wurde festgestellt, dass Frauen überdurchschnittlich an reinen Parkplatzunfällen beteiligt sind.

Eine andere interessante Überlegung ist, dass es sich bei einem nicht unerheblichen Teil der Unfallfluchtdelikte um versteckte Männerkriminalität handeln könnte. Untersuchungen haben bestätigt, dass bei diesem Delikt vornehmlich eine „heimliche“ Tatausführung dominiert.[1222] Wegen der erst nachträglich erfolgenden Feststellung liegt es sozusagen in der Natur dieses Deliktes begründet, dass es den tatsächlichen Tätern ermöglicht wird, über die wahre Tatbeteiligung zu täuschen. Motive können u.a. die Alkoholisierung des Mannes, Angst vor Verlust des Führerscheins, berufliche Konsequenzen oder vielleicht sogar die Hoffnung sein, die Frau werde milder sanktioniert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass wohl keine besondere weibliche Tatgeneigtheit für Delikte nach § 142 StGB besteht, die Gründe für die Mehrbelastung vielmehr vornehmlich in der Art der Verkehrsbeteiligung zu sehen sind. Grundsätzlich ist jeder Verkehrsteilnehmer ein potentieller Unfalltäter, aufgrund der Art der weiblichen Straßenverkehrsbeteiligung scheint die Frau jedoch einem im Durchschnitt erhöhten Sachschadensunfallrisiko und damit einem erhöhten Verkehrsunfallfluchtrisiko ausgesetzt zu sein. Denn gerade Bagatellunfälle mit einem geringeren Sachschaden können den Entschluss zur „Unfallflucht“ begünstigen. Die relative Mehrbelastung der Frau beim unerlaubten Entfernen vom Un-

---

[1218] *BMVBS (Hrsg.),* MiD 2008, Ergebnisbericht, S. 69, S. 79 f.
[1219] *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 40; vgl. auch *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 345.
[1220] Siehe *Kapitel 3, 2.1.*
[1221] *Pieper,* S. 133 ff.; *Laumann,* S. 109.
[1222] Vgl. *Kapitel 3. 2.1.*

fallort scheint also nur ihre tatsächliche Verkehrsbeteiligung und das damit einhergehende Straßenverkehrsunfallrisiko sowie die wiederum daraus resultierende potentielle Deliktbegehung bezüglich § 142 StGB widerzuspiegeln. Überdies wird in der kriminologischen Literatur vielfach vermutet, dass die Verteilung von männlichen und weiblichen Unfallflüchtigen mit dem Verhältnis der generellen Beteiligung an Unfällen bzw. der Teilnahme am Verkehr mit Kraftfahrzeugen übereinstimmt.[1223]

Auffallend niedrig sind die Anteile der Frauen bei den Aggressionsdelikten des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr nach § 315 b StGB mit 6 % und der Nötigung im Straßenverkehr nach § 240 StGB mit 4 %. Auch die absoluten Zahlen sind bei den Frauen verschwindend gering (131 Fälle für § 315 b StGB und 79 Fälle für § 240 StGB), so dass beide Delikte jeweils als nahezu ausschließliches „Männerdelikt“ bewertet werden können. Neben dem allgemeingültigen Argument der durchgängig geringeren Straßenverkehrsbeteiligung und den damit verringerten Zugangsmöglichkeiten zur Deliktbegehung, ist für die derart geringe weibliche Belastung bei § 315 b StGB wohl ausschlaggebend, dass dieses Delikt im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsdelikten gerade nicht durch eine „potentielle Deliktsituation“ geprägt ist, sondern vielmehr ein gesteigertes Maß an krimineller Energie erfordert. Die niedrige Belastung unterstreicht die Vermutung, dass Frauen weitaus seltener als Männer zu offenen aggressiven Handlungen tendieren[1224]. Es sind gerade die Delikte nach §§ 315 b, 240 StGB, welche durch Aspekte einer verkehrsfeindlichen Einstellung geprägt sind und durchweg aggressivere Komponenten beinhalten, die bei Männern bekanntermaßen stärker ausgeprägt sind als bei Frauen.

Die Beteiligung der Frauen an den Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss nach § 315 c I Nr. 1a StGB und § 316 StGB ist mit 14 % bzw. 12 % recht gering. Dementsprechend wurde in älteren kriminologischen Untersuchungen die Trunkenheit am Steuer oftmals als ein „spezifisches Männerdelikt“ bezeichnet.[1225] Diese These scheint auch gegenwärtig noch Bestand zu haben. Denn obwohl der Frauenanteil an den alkoholbedingten Gefährdungsdelikten in den letzten Jahrzehnten stetig angestiegen ist[1226], liegt er mit insgesamt 12 %[1227] noch unter dem ohnehin schon niedrigen Frauenanteil von 13 % an der gesamten Straßenverkehrsdelinquenz. Auch die Unfallforschung untermauert diese Beobachtung insofern, als nach der Verkehrsunfallstatistik Frauen deutlich seltener als Männer

---

[1223] *Eisenberg u.a.,* Verkehrsunfallflucht, S. 43; *Barbey,* BA 1992, 252, 254.

[1224] *Harrendorf,* S. 148; *Scheithauer,* Aggressives Verhalten von Jungen und Mädchen, S. 21 ff., S. 119 ff.; *Kaiser,* ZStW 98, 658, 672 f.; vgl. auch *Kapitel 3, 3.2.*

[1225] *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 251; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 149; vgl. dazu auch *Middendorff,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 437, 441.

[1226] *StatBA (Hrsg.),* Lange Reihen zur StVS, II.1 2012, S. 28 ff.; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 347.

[1227] Ein Frauenanteil von 12,3 % ergibt sich, wenn man alle Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss nach §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB insgesamt betrachtet.

durch Trunkenheit bei Verkehrsunfällen auffallen.[1228] Diese geschlechtsspezifischen Unterschiede dürften weitgehend den Trinkgewohnheiten entsprechen.[1229] Zu diesen Erkenntnissen eigentlich unpassend und daher auf den ersten Blick verwunderlich, ist die mit knapp 20 % vergleichsweise hohe Belastung der Frauen beim Vollrausch im Straßenverkehr. Dabei gilt es jedoch vor allem zu bedenken, dass § 323 a StGB zumindest quantitativ eine untergeordnete Bedeutung einnimmt, so dass dieser scheinbar hohe Wert wenig aussagt. So sind im Jahr 2004 von 34.643 straßenverkehrsrelevanten Entscheidungen gegenüber Frauen gerade einmal 341 Entscheidungen zu § 323 a StGB ergangen.

Bei der fahrlässigen Körperverletzung im Straßenverkehr nach § 229 StGB beträgt der weibliche Anteil immerhin 18 %, bei der fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr hingegen nur 11 %. Speziell die fahrlässigen Erfolgsdelikte sind durch den Aspekt der „potentiellen Deliktsituation" geprägt. Für den Frauenanteil sind mithin vor allem die individuellen Fahrleistungsanteile maßgeblich.[1230] Daher ist zu vermuten, dass unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbeteiligung die Belastung der Frauen insbesondere bei der fahrlässigen Verursachung von Personenschäden nicht derart unter dem der Männer liegen würde.[1231]

Beim quantitativ besonders bedeutsamen Straftatbestand des § 21 StVG beträgt der Frauenanteil lediglich 10 %. Abgesehen von den Aggressionsdelikten der §§ 315 b, 240 StGB ist die Beteiligung des weiblichen Geschlechts an diesem Delikt im Vergleich zu den übrigen Verkehrsdelikten mithin am geringsten. Eine Ursache hierfür könnte im geschlechtsspezifischen Risikoverhalten begründet sein. Dabei wird vermutet, dass verkehrsdelinquentes Verhalten – und in diesem Zusammenhang speziell das Fahren ohne Fahrerlaubnis und das Fahren unter Alkoholeinfluss – vorwiegend bei männlichen Jugendlichen ein großes Problem darstelle.[1232]

Schaubild 6.17 betrachtet weiterführend die Altersverteilung weiblicher und männlicher Verkehrstäter, indem die Häufigkeitszahlen pro 100.000 Einwohner[1233] der jeweiligen Altersgruppe geschlechtsspezifisch dargestellt werden. Die Delinquenzbelastung der Frauen ist erwartungsgemäß in allen Altersgruppen erheblich geringer als die der Männer. Darüber hinaus ist die Alterskurve für beide Geschlechter linkssteil und rechtsschief, d.h. die Belastung steigt zunächst steil an, erreicht in den unteren Altersgruppen ihren Höhepunkt und fällt dann wieder ab.

[1228] *StatBA (Hrsg.),* Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2011, S. 12; *StatBA (Hrsg.),* Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2010, S. 12.

[1229] *Krüger/Vollrath, in: Krüger (Hrsg.),* Fahren unter Alkohol in Deutschland, S. 33, 41; *Rosner,* Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung, S. 155.

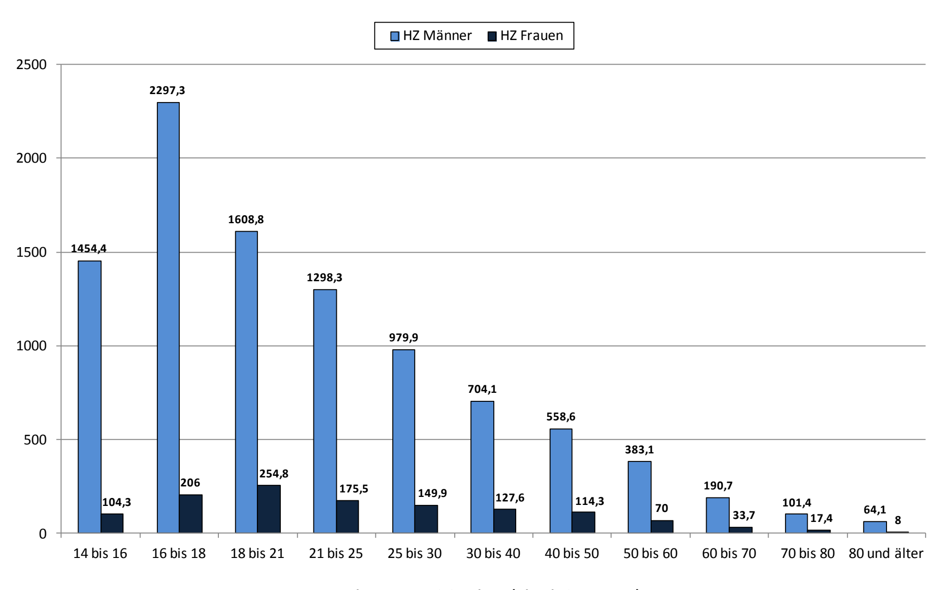
[1230] In diesem Sinne auch *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 218.

[1231] *Göppinger,* Kriminologie 1980, S. 675.

[1232] *Kleinert u.a.,* Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention, S. 48.

[1233] Berechnet wurden die Häufigkeitszahlen unter Verwendung der Bevölkerungsdaten für das Jahr 2004 aus *StatBA (Hrsg.),* Statistisches Jahrbuch 2006, S. 44.

Schaubild 6.17: Häufigkeitszahlen bei der Straßenverkehrskriminalität nach Altersgruppen für Frauen und Männer im Vergleich



Die Frauen erreichen ihren Gipfel erst in der Altersgruppe zwischen 18 und 21 Jahren (der Gipfelpunkt der Belastung bzw. der Modalwert liegt bei 18 Jahren), während die männlichen Verkehrstäter in der Altersgruppe zwischen 16 und 18 Jahren am höchsten belastet sind (der Gipfelpunkt der Belastung bzw. der Modalwert liegt bei 16 Jahren). Damit stellt sich die geschlechtsspezifische Belastung in den Altersgruppen bei der Verkehrskriminalität anders dar als auf dem Gebiet der „klassischen" Kriminalität, bei welcher die Frauen früher als Männer den Gipfelpunkt ihrer Auffälligkeit erreichen[1234]. Die höchste Deliktbelastung auf dem Gebiet der Verkehrsdelinquenz erst ab einem Alter von 18 Jahren scheint insoweit logisch, dass erst mit der Erteilung der Fahrerlaubnis die legale Zugangsmöglichkeit zum motorisierten Straßenverkehr besteht. Dennoch weisen die männlichen Täter bereits in der Altersgruppe zwischen 16 und 18 Jahren die höchste Belastung auf. Wesentlicher Grund hierfür wird sein, dass männliche Jugendliche für eine beträchtliche Anzahl der Straftaten wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verantwortlich sind.[1235]

Abschließend wird eine kombinierte Betrachtung von Geschlecht und Alter mit den Alkoholdelikten sowie dem Fahren ohne Fahrerlaubnis vorgenommen, weil dort jeweils Auffälligkeiten bei der Altersverteilung zu beobachten waren.

[1234] Siehe hierzu *Köhler,* S. 14; *Neubacher,* Kriminologie, S. 64.
[1235] Siehe sogleich *Schaubild 6.19.*

Schaubild 6.18: Anteil der jeweiligen Altersstufe an der Gesamtzahl der Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss für Frauen und Männer im Vergleich

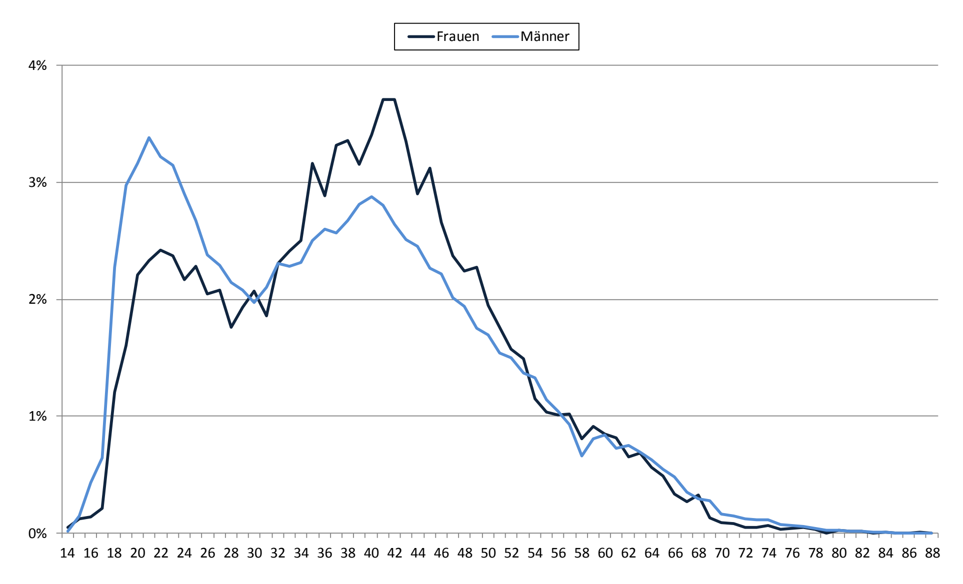


Schaubild 6.18 zeigt dementsprechend die relativen Anteile der jeweiligen Altersstufe an der Gesamtzahl der Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss für Frauen und Männer im Vergleich.[1236] Die beiden Kurven unterscheiden sich vor allem darin, dass bei den männlichen Straftätern die Altersgruppen der 18 bis 24 Jährigen am stärksten belastet sind[1237], während bei den weiblichen Alkoholtätern die höchste Belastung in den mittleren Altersgruppen um die Wende des vierten Lebensjahrzehntes liegt[1238]. Aber auch die Männer weisen in dieser Altersphase eine relativ hohe Belastung auf, so dass sich erneut die breitere Altersstreuung bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss zeigt. Insgesamt dokumentiert das Schaubild aber auch die Risikogruppe der heranwachsenden und jungerwachsenen männlichen Alkoholtäter[1239], die einen Anteil von insgesamt 18 % an allen Alkoholverkehrsstraftätern im Jahr 2004 ausmachen.

Betrachtet man schließlich die geschlechtsspezifische Altersverteilung bei Taten nach § 21 StVG *(Schaubild 6.19)*[1240], sind diese von ihrem Verlauf her zwar nahezu identisch, allerdings ist die Deliktbelastung im jugendlichen Alter bei den Männern weitaus stärker ausgeprägt.

[1236] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.9a im Anhang*.

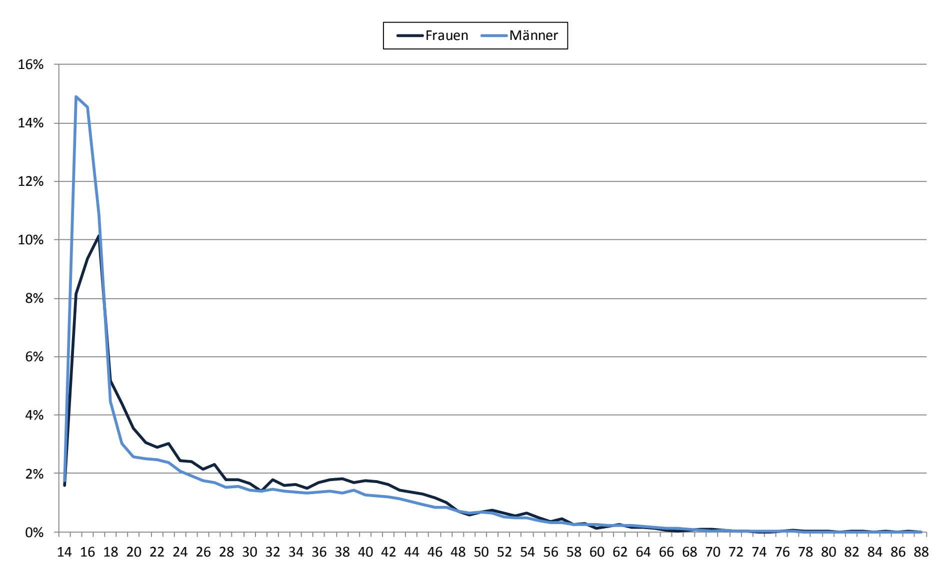
[1237] Der Modalwert liegt bei 21 Jahren.

[1238] Der Modalwert liegt bei 41 bzw. 42 Jahren.

[1239] So auch *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 247.

[1240] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.10a im Anhang*.

Schaubild 6.19: Anteil der jeweiligen Altersstufe an der Gesamtzahl der Delikte nach § 21 StVG für Frauen und Männer im Vergleich



Berücksichtigt man die hohen Fallzahlen der männlichen Täter des § 21 StVG, bestätigt sich, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einem enormen Teil durch männliche Jugendliche verwirklicht wird. Diese Risikogruppe nimmt einen Anteil von 38 % an allen Tätern des § 21 StVG im Jahr 2004 ein, so dass die männlichen Jugendlichen unter Berücksichtigung ihres Bevölkerungsanteils[1241] überproportional stark vertreten sind. Bei keinem anderen Straßenverkehrsdelikt nehmen die männlichen Jugendlichen einen vergleichsweise hohen Stellenwert ein wie beim Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG.

2.3 Nationalität

Ein weiteres personenbezogenes Merkmal ist die Nationalität[1242] der Straftäter. Von allen Bezugsentscheidungen im vorliegenden Datensatz sind 80 % gegenüber Deutschen und 20 % gegenüber Nichtdeutschen ergangen. Als Nichtdeutsche werden alle im BZR erfassten Personen verstanden, die nicht die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen (vgl. Art. 116 I GG). Darüber hinaus zählen vorliegend auch die Staaten- und Heimatlose sowie die Personen mit ungeklärter Staatsangehörigkeit zu den Nichtdeutschen. Im Spektrum der „klassischen" Kriminalität

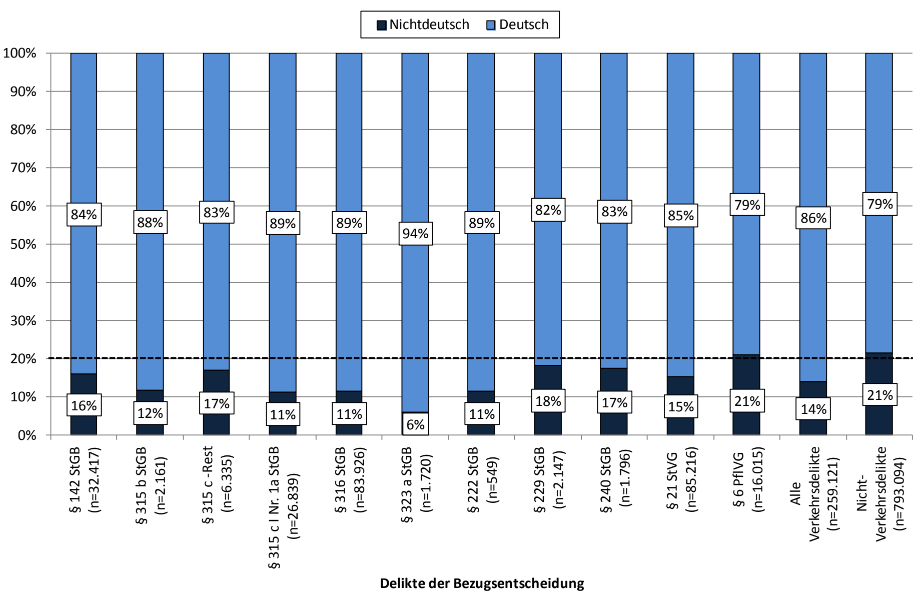
[1241] Die männlichen Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren machten 2,4 % der Gesamtbevölkerung im Jahr 2004 aus, vgl. *StatBA (Hrsg.),* Statistisches Jahrbuch 2006, S. 44.

[1242] Zum Zusammenhang zwischen Nationalität und Kriminalität vgl. bereits *Kapitel 3, 3.3.*

liegt der Nichtdeutschenanteil bei 21 %.[1243] Bei der Verkehrsdelinquenz sind nichtdeutsche Täter mit einem Anteil von 14 % vergleichsweise gering vertreten.[1244] Während ferner bei den Deutschen die Verkehrsdelikte mit 26 % einen beachtenswerten Stellenwert an der von ihnen begangenen Kriminalität einnehmen, haben sie bei den nichtdeutschen Straftätern mit einem Anteil von knapp 18 % eine signifikant geringere Bedeutung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es eine Reihe von „ausländerspezifischen Delikten“ gibt, also solchen Straftatbeständen, die nur oder vornehmlich von Ausländern begangen werden können, wie z.B. Verstöße gegen das Ausländer- oder Asylrecht.[1245] Derartige Straftatbestände wirken sich mithin wesentlich auf die Zusammensetzung der ausländischen Kriminalität aus.[1246]

Schaubild 6.20 dokumentiert die Anteile von Nichtdeutschen und Deutschen an der Verkehrskriminalität sowie der Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1247] Ferner kennzeichnet das Schaubild durch die gestrichelte Linie den Nichtdeutschenanteil an der Gesamtkriminalität.

Schaubild 6.20: Anteil von Deutschen und Nichtdeutschen an den Straßenverkehrsdelikten und Nicht-Straßenverkehrsdelikten im Vergleich



[1243] 623.012 Entscheidungen für Deutsche, 170.082 Entscheidungen für Nichtdeutsche.
[1244] 222.723 Entscheidungen für Deutsche, 36.398 Entscheidungen für Nichtdeutsche.
[1245] Vgl. dazu *Kapitel 3, 3.3*.
[1246] Von den registrierten Nicht-Verkehrstaten durch Ausländer (n=170.082) sind 12 % Straftaten gegen das Ausländergesetz.
[1247] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.11a im Anhang*.

Auf den ersten Blick verwundert der nichtdeutsche Anteil von lediglich 15 % an Straftaten nach § 21 StVG, da zu vermuten ist, dass vor allem ausländische Bürger oftmals nicht im Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis sind. Auch nach der Erhebung der ersten Rückfalluntersuchung (Bezugsjahr 1994) betrug der Anteil nichtdeutscher Straftäter an dem Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis noch beträchtliche 31 %.[1248] Hier ist mithin innerhalb von 10 Jahren ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen. Dieser wesentliche Abfall könnte auf die Einführung des EU-Führerscheins im Jahr 1999 zurückzuführen sein. Denn der damit verbundene, fortschreitende europäische Angleichungsprozess, der u.a. auch den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse hervorgebracht hat, übt einen wesentlichen Einfluss auf Art und Umfang der durch Ausländer verwirklichten Verkehrsdelinquenz aus.

Mit 21 % relativ hoch ist der Anteil Nichtdeutscher an Delikten wegen Verstoßes gegen das PflVG. Hierbei ist anzunehmen, dass gerade ausländischen Straßenverkehrsteilnehmern die generelle Versicherungspflicht von Kraftfahrzeugen oder zumindest der Umfang der Versicherungspflicht oftmals nicht hinreichend bekannt ist. Demgegenüber sind die Werte bei den Trunkenheitsdelikten mit 11 % (§ 315 c I Nr. 1a, § 316 StGB) und 6 % (§ 323 a StGB) auffallend niedrig. Diese Delikte scheinen eher die Domäne der deutschen Probanden zu sein.

Wenngleich der relative Anteil Nichtdeutscher an der Verkehrsdelinquenz als niedrig einzustufen ist, übersteigt er deutlich den Ausländeranteil an der Wohnbevölkerung (2004: 8,8 %).[1249] Mithin ist die Häufigkeitszahl[1250] für Verkehrsdelikte pro 100.000 Nichtdeutsche (499,42) auch höher als die entsprechende Zahl für die deutsche Wohnbevölkerung (296,12). Daher wird deutlich, dass bei einer vergleichenden Betrachtung relativer und absoluter Werte in Bezug auf ungleich große Gruppen Verzerrungen bei der Gewichtung entstehen können. Die Berechnung der Häufigkeitszahlen ermöglicht also grundsätzlich eine vergleichbare Analyse zur Belastung deutscher und nichtdeutscher Probanden. Aber auch hierbei müssen die unterschiedliche Sozialisierungsstruktur von Deutschen und Nichtdeutschen sowie der Umstand, dass im BZR nicht nur zur deutschen Wohnbevölkerung gehörende Ausländer registriert sind, berücksichtigt werden.[1251] Eine weitere zu berücksichtigende Überlegung ist, dass sich die Verkehrsdelikte zu einem nicht unerheblichen Teil aus sogenannten Kontroll- und Überwachungsdelikten zusammensetzen. Es ist somit bei der Analyse zu bedenken, inwiefern sich ein möglicherweise anderes polizeiliches Kontrollverhalten nichtdeutschen Verkehrsteilnehmern gegenüber auf die Delikthäufigkeit auswirkt. Dabei scheint die Vermu-

---

[1248] *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 270.

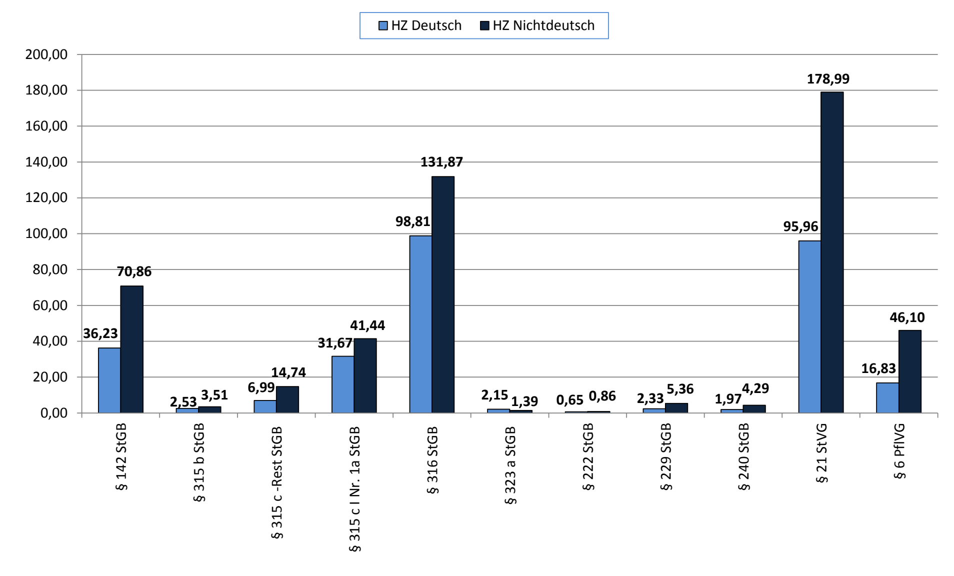
[1249] Berechnet nach *StatBA (Hrsg.),* Fachserie 1: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 2: Ausländische Bevölkerung sowie Einbürgerungen 2004, S. 14.

[1250] Folgende Häufigkeitszahlen wurden berechnet unter Verwendung von *StatBA (Hrsg.),* Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Ausländische Bevölkerung sowie Einbürgerungen 2004, S. 14.

[1251] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 3, 3.3.*

tung legitim, dass die Polizei gegenüber Ausländern eine intensivere Kontrollstrategie verfolgt. Trotz aller genannten Einschränkungen sollen die Häufigkeitszahlen bei der Analyse des Zusammenhangs von Nationalität und Verkehrsdelinquenz herangezogen werden, da ihnen ein gewisser indizieller Aussagecharakter beizumessen ist. *Schaubild 6.21* zeigt hierfür die Häufigkeitszahlen Deutscher und Nichtdeutscher für die verschiedenen Verkehrsdelikte im Vergleich. Darauf basierende Interpretationen müssen aber unter den dargelegten Vorbehalten erfolgen.

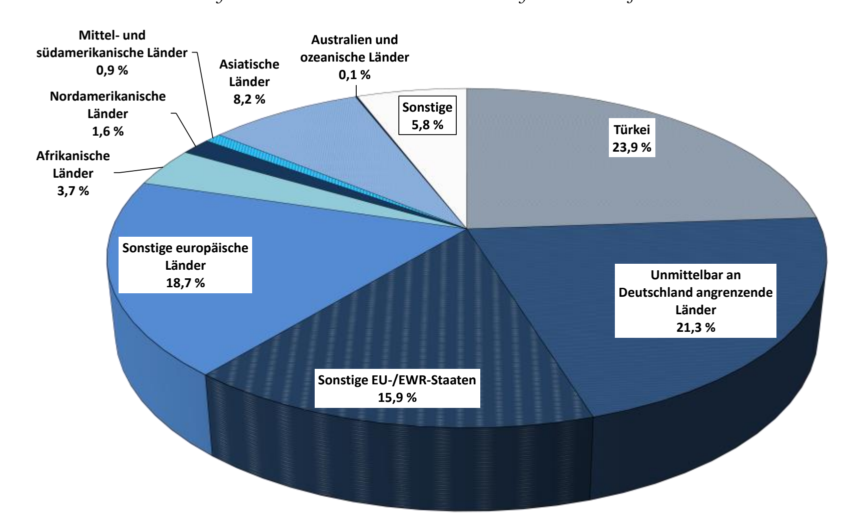
Schaubild 6.21: Häufigkeitszahlen für Deutsche und Nichtdeutsche bei den jeweiligen Straßenverkehrsdelikten im Vergleich



Hierbei ergibt sich teilweise ein anderes Bild als beim Blick auf die absoluten und relativen Werte im vorangegangenen Schaubild. Zunächst bestätigt sich im Grundsatz die bereits allgemein getroffene Feststellung einer deutlich größeren Delikthäufigkeit pro 100.000 Einwohner bei den Nichtdeutschen gegenüber den Deutschen. Einzige Ausnahme ist der Vollrausch im Straßenverkehr nach § 323 a StGB, bei dem die Häufigkeitszahl der Deutschen höher ist. Bei den anderen Verkehrsdelikten sind die Nichtdeutschen durchweg höher belastet. Besonders stark ausgeprägt ist die Delikthäufigkeit pro 100.000 Einwohner beim Fahren ohne Fahrerlaubnis, so dass erst unter Hinzunahme der Häufigkeitszahlen die Relevanz des § 21 StVG für ausländische Verkehrstäter deutlich wird. Obwohl Nichtdeutsche nur einen geringen Anteil an allen registrierten Verkehrstätern stellen, sind sie gemessen an ihrem Anteil an der Wohnbevölkerung zum Teil erheblich überrepräsentiert.

Schaubild 6.22 dokumentiert anteilsmäßig in groben Kategorien, aus welchen Herkunftsländern die nichtdeutschen Verkehrstäter stammen.[1252] Dabei stellen die Türken die größte Gruppe (23,9 %; n=8.698). Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass auch unter der nichtdeutschen Wohnbevölkerung der Anteil der Türken mit 26 % am größten ist.[1253]

Schaubild 6.22: Herkunftsländer der nichtdeutschen Täter für alle Straßenverkehrsdelikte



Eine ähnlich bedeutende Gruppe (21,3 %; n=7.749) stammt aus den unmittelbar angrenzenden Ländern[1254], wodurch die Eigenschaft der Bundesrepublik als bedeutendes Transitland in Europa zum Ausdruck kommt. Knapp 16 % (n=5.770) der nichtdeutschen Verkehrstäter besitzen eine Staatsbürgerschaft aus den sonstigen EU-/EWR-Staaten[1255], knapp 19 % (n=6.796) sind Bürger aus den sonstigen europäischen Ländern[1256]. Ohnehin stammen insgesamt 80 % der ausländischen Verkehrsstraftäter aus Europa.[1257]

[1252] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.12a im Anhang.*

[1253] Der Anteil wurde berechnet nach *StatBA (Hrsg.),* Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Ausländische Bevölkerung sowie Einbürgerungen 2004, S. 16 ff.

[1254] Dänemark, Polen, Tschechische Republik, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien, Niederlande.

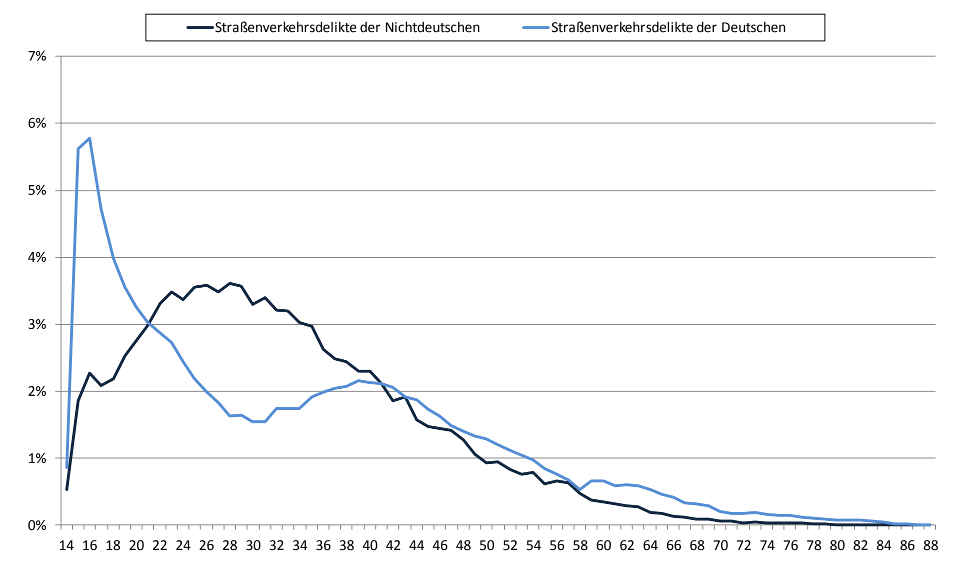
[1255] Estland, Finnland, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Ungarn, Vereinigtes Königreich, Zypern, Island, Liechtenstein, Norwegen.

[1256] Bulgarien, Rumänien, Kroatien, Makedonien, Montenegro, Albanien, Bosnien und Herzegowina, Moldau, Russische Föderation, ehem. Sowjetunion, Serbien, ehem. Serbien und Montenegro, ehem. Jugoslawien, Ukraine, Weißrussland.

[1257] Eingerechnet sind insofern alle Staaten, deren Staatsgebiet zumindest teilweise in Europa liegt.

Schaubild 6.23 zeigt die relativen Anteile der jeweiligen Altersstufe an der Gesamtzahl der Verkehrsdelikte für Nichtdeutsche und Deutsche im Vergleich.[1258] Die beiden Kurvenverläufe unterscheiden sich zum Teil erheblich voneinander.

Schaubild 6.23: Anteil der jeweiligen Altersstufe an der Straßenverkehrskriminalität für Deutsche und Nichtdeutsche im Vergleich

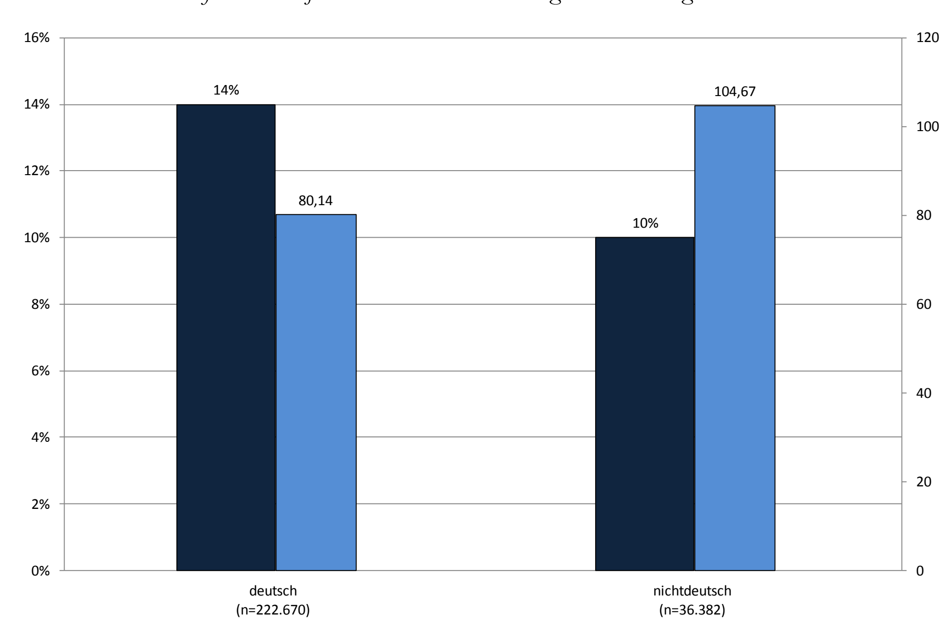


Bei der Altersverteilung für die deutschen Verkehrstäter fallen der enorm starke Anstieg im jugendlichen Alter mit einer Belastungsspitze im Alter von 16 Jahren sowie der erneute Anstieg ab Beginn des dritten Lebenszeitalters auf. Bei der Altersverteilung der nichtdeutschen Verkehrstäter besteht die höchste Belastung hingegen in der Altersphase zwischen 21 und 35 Jahren mit einer Belastungsspitze im Alter von 28 Jahren. Bis zu einem Alter von 21 Jahren sind die Anteile der jeweiligen Altersstufen bei den Deutschen, ab Eintritt des Erwachsenenalters bis zum Beginn des vierten Lebensjahrzehntes hingegen bei den Nichtdeutschen höher. Ab dieser Altersphase kehrt sich dieses Verhältnis erneut um. Eine Ursache für die verschiedenen Altersverteilungen könnte in einer unterschiedlichen tatsächlichen Teilnahme am (motorisierten) Straßenverkehr von Deutschen und Nichtdeutschen in den jeweiligen Altersgruppen begründet sein. Erhebungen des *sozio-ökonomischen Panels (SOEP)* haben für das Jahr 2003 ergeben[1259], dass die Nichtdeutschen im Jugendalter zwischen 16 und 17 Jahren zu 99 % über keinerlei

[1258] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 6.13a im Anhang*.
[1259] Vgl. hierzu im Einzelnen *Kalinowska u.a.,* Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, S. 32.

Fahrerlaubnis verfügen, wohingegen bei den Deutschen derselben Altersgruppe nur 83 % keine Befugnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges besitzen. Die hohe Belastung im Alter zwischen 21 und 35 Jahren korrespondiert zudem mit dem Ergebnis der Fahrerlaubnisbesitzstudie, dass bei den Nichtdeutschen die höchste anteilsmäßige Fahrerlaubnisbesitzquote in diesen Altersjahrgängen besteht.

Schaubild 6.24: Prozentanteil und Häufigkeitszahl der weiblichen Täter bei Deutschen und Nichtdeutschen für die Straßenverkehrskriminalität insgesamt im Vergleich



Schließlich unterscheidet sich auch der Frauenanteil deutlich zwischen den Nationalitäten *(Schaubild 6.24)*. Während bei den Deutschen 14 % der Verkehrstäter weiblich sind, sind es bei den Nichtdeutschen nur 10 %. Eine Ursache hierfür ist die Bevölkerungsstruktur der Nichtdeutschen. Liegt bei der deutschen Wohnbevölkerung der weibliche Anteil bei ca. 51 %, ist der Frauenanteil bei der ausländischen Wohnbevölkerung mit ca. 48 % niedriger.[1260] Ein weiterer Faktor ist, dass ausländische Frauen in noch geringerem Maße am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen als deutsche Frauen. Wenngleich der Frauenanteil bei den Nichtdeutschen noch geringer ausfällt, übersteigt aber auch bei den weiblichen Verkehrstätern der Anteil von Nichtdeutschen deutlich ihren Anteil an der Wohnbevölkerung. Gemessen an der Häufigkeitszahl sind die nichtdeutschen Frauen (104,67) im Vergleich zu den deutschen Frauen (80,14) deutlich überrepräsentiert.

[1260] Eigene Berechnung nach *StatBA (Hrsg.),* Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Ausländische Bevölkerung sowie Einbürgerungen 2004, S. 14.

Kapitel 7: Sanktionierung der Straßenverkehrsdelinquenz

Das vorliegende Kapitel beleuchtet anhand der Bezugsentscheidung die Sanktionierung der Straßenverkehrskriminalität für das Bezugsjahr 2004. Dabei kann mit den der vorliegenden Studie zugrunde liegenden Daten des BZR eine bundesweite und detaillierte Analyse nach Sanktionsart sowie in Abhängigkeit von Alter, Geschlecht, Nationalität und Vorstrafenbelastung erfolgen. Die Verwendung der Bezugsentscheidungen im Sinne der Rückfallstatistik auch für die Untersuchung der Sanktionierung im Querschnitt hat jedoch gewisse Konsequenzen, die berücksichtigt werden müssen.[1261] So bilden die Bezugsentscheidungen bei ambulanten Sanktionen die Urteile im Jahr 2004, während bei stationären Sanktionen an das Datum der Entlassung in 2004 angeknüpft wird. Folge davon ist, dass die Sanktionierungsentscheidungen bei stationären Sanktionen aus verschiedenen Bezugsjahren stammen, was unter Umständen zu Verzerrungen in der Verteilung der Sanktionen führen kann. Man könnte diesem Problem insofern entgehen, indem für die Querschnittbetrachtung auf einen Entscheidungsdatensatz[1262], d.h. den Urteilsjahrgang 2004, abgestellt wird. Allerdings würde ein derartiges Vorgehen dazu führen, dass die dadurch untersuchte Täterpopulation nicht mehr den Ver-

---

[1261] Siehe hierzu auch *Harrendorf*, S. 157 f.

[1262] Vgl. dazu ausführlich *Köhler,* S. 85 f., S. 130, S. 144; *Weigelt,* S. 57 f.

kehrsstraftätern, deren Deliktstruktur und soziodemographische Merkmale in *Kapitel 6* untersucht wurden sowie deren Legalbewährung in *Kapitel 8* analysiert wird, entspräche. Überdies werden stationäre Sanktionen – wie sogleich zu sehen sein wird – bei Verkehrsdelinquenz eher selten verhängt, so dass die Verzerrungen in der Verteilung der Sanktionen gering sind.

Mit der Betrachtung der Sanktionen soll auch die entscheidende Fragestellung, inwiefern strafrechtliche Reaktionen auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität spezialpräventiv wirksam sind, umfassend vorbereitet werden. Der unschätzbare Vorteil einer Auswertung der Sanktionierung anhand rückfallstatistischer Daten wird darin deutlich, dass sie sowohl in Abhängigkeit von Vorstrafen, Alter, Geschlecht und Nationalität als auch in beliebiger Einteilung der Strafhöhe erfolgen kann. Das feste Tabellenprogramm der Strafverfolgungsstatistik erlaubt derartige Differenzierungen nicht.

Zuletzt sei nochmals darauf hingewiesen, dass in diesem Kapitel lediglich die Bezugsentscheidungen berücksichtigt werden, bei denen die Verkehrsstraftat das abstrakt schwerste Delikt ist.[1263] Diese Vorgehen ist unerlässlich, da die Sanktionierung primär vom schwersten verwirklichten Delikt abhängt (vgl. §§ 52, 53 StGB).

1. Überblick über die Sanktionierung

Zu Beginn soll ein erster Überblick über die Sanktionierung vorgenommen werden, indem die verkehrsrechtlichen Bezugsentscheidungen nach kategorisierter Art der rechtlichen Reaktion und soziodemographischen Merkmalen ausgewertet werden. Für die hier zugrunde liegende Bewertung einer Sanktion als schwer oder mild muss eine Rangskalierung bestimmt werden, die sich an den gesetzlichen Vorgaben orientiert.[1264] Eine stationäre Sanktionierung wiegt danach schwerer als eine ambulante Sanktion. Des Weiteren sind Jugendstrafe und Freiheitsstrafe mit Bewährung als schwerer einzustufen als sonstige eintragungspflichtige ambulante Reaktionen[1265]. Die mildesten Sanktionen stellen schließlich die Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG dar. Freilich ist diese Rangskalierung nicht zwingend, da eine an sich „mildere“ Sanktion für den Täter im konkreten Einzelfall schwerer wiegen kann. Solche Einzelfallumstände können indes mit der vorliegend verwandten Datenbasis nicht berücksichtigt werden.

1263 Vgl. *Kapitel 6, 1.2.*

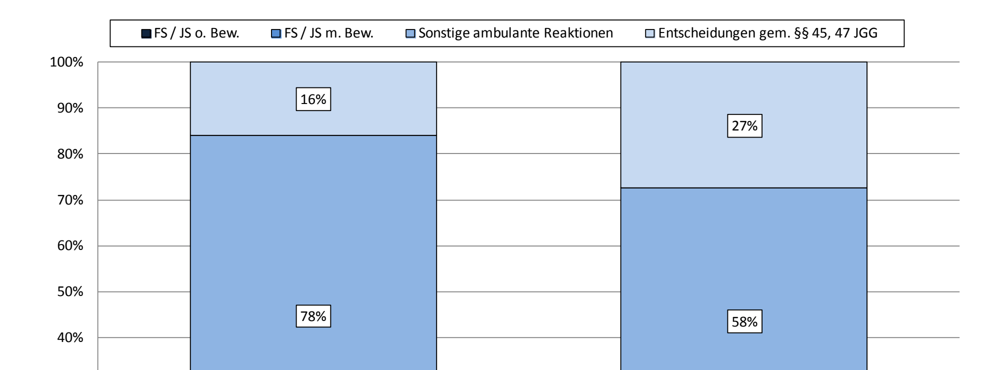
1264 Siehe dazu auch *Langer,* Staatsanwälte und Richter, S. 183 ff.

1265 Im Jugendstrafrecht sind dies Erziehungsmaßregeln, Zuchtmittel (einschließlich Jugendarrest) sowie andere durch jugendrichterliches Urteil getroffene eintragungspflichtige Entscheidungen (mangelnde Reife nach § 3 S. 2 JGG; Aussetzung der Verhängung der Jugendstrafe gemäß § 27 JGG, Überweisung an den Vormundschaftsrichter gemäß § 53 JGG). Im Erwachsenenstrafrecht sind dies die Geldstrafe, die Verwarnung mit Strafvorbehalt gemäß § 59 StGB und das Absehen von Strafverfolgung nach § 60 StGB.

1.1 Art der rechtlichen Reaktion

Schaubild 7.1 zeigt einführend die kategorisierte Art der rechtlichen Reaktion in den Bezugsentscheidungen bei der Verkehrskriminalität und der sonstigen Kriminalität im Vergleich.[1266] Die Säulen des Diagramms stellen die jeweiligen Anteile von Freiheitsstrafe[1267] bzw. Jugendstrafe ohne Bewährung und mit Bewährung[1268], sonstigen ambulante Reaktionen und Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG dar.

Schaubild 7.1: Art der rechtlichen Reaktion bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Es ist deutlich zu erkennen, dass es sich bei der Verkehrskriminalität um eine Kriminalitätsform handelt, die einerseits durch massenhafte Begehung, andererseits aber auch durch eine eher milde Sanktionierung geprägt ist. Der überwältigende Teil aller Sanktionen entfällt mit gut 94 % auf sonstige ambulante Reaktionen und Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG. Die Freiheits- und Jugendstrafen, speziell die unbedingt vollstreckten mit einem Anteil von knapp 1 %, haben hier eine absolut untergeordnete Bedeutung. Schließlich finden die Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG bei Delikten außerhalb des Straßenverkehrs deswegen häufiger Anwendung, weil dort jugendliche Straftäter häufiger vertreten sind als bei der Verkehrskriminalität.

[1266] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.1a im Anhang*.
[1267] Inklusive Strafarrest.
[1268] Inklusive § 27 JGG.

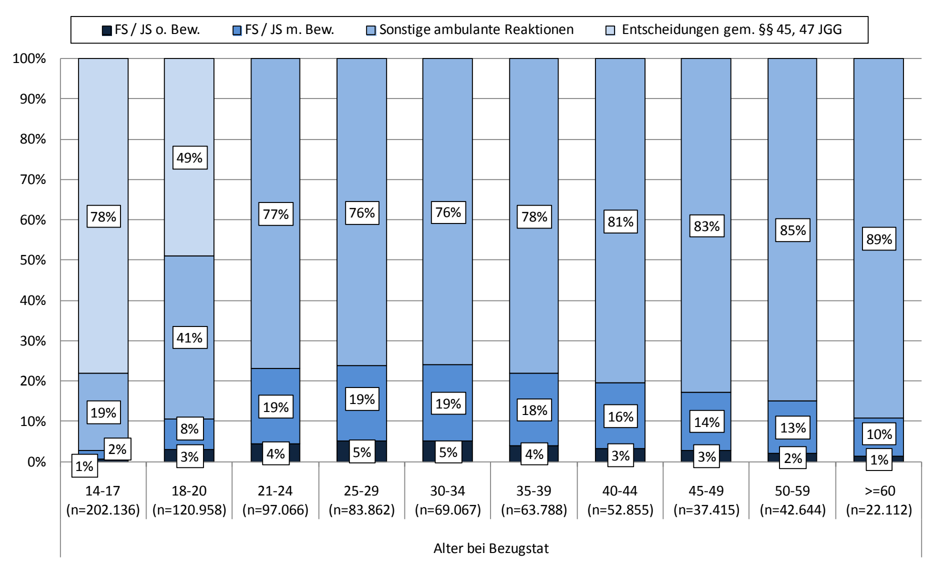
1.2 Hauptsanktionen in Verbindung mit demographischen Merkmalen

Die kriminologische Forschung hat gezeigt, dass zum Teil signifikante Unterschiede in der Kriminalität von jungen und alten Menschen, Männer und Frauen oder Deutschen und Ausländern zu finden sind. Logische Konsequenz davon ist, dass auch Unterschiede in der Sanktionierung dieser Bevölkerungsgruppen bestehen. Daher sollen kurz die Zusammenhänge der Sanktionierung von Verkehrskriminalität und den soziodemographischen Merkmalen analysiert werden. Dabei wird jeweils vergleichend auch die Sanktionierung der Nicht-Verkehrskriminalität dargestellt.

1.2.1 Alter

Das Alter der Verurteilten bestimmt sich wiederum nach dem Tatzeitpunkt. *Schaubilder 7.2* und *7.3* zeigen dementsprechend die kategorisierte Art der rechtlichen Reaktion nach Altersgruppen bei der Verkehrskriminalität sowie der sonstigen Kriminalität im Vergleich.[1269]

Schaubild 7.2: Art der rechtlichen Reaktion nach Altersgruppen bei der Nicht-Straßenverkehrskriminalität



[1269] Absolutzahlen siehe *Tabelle 7.2a im Anhang*. Bei den Verkehrsdelikten fehlen in 7 Entscheidungen Angaben zum Tat-, Geburts- oder Urteilsdatum. Bei den sonstigen Delikten betrifft dies 137 Entscheidungen. Darüber hinaus existieren bei den Verkehrsdelikten 47 Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG, bei den sonstigen Delikten 1.054 Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG gegenüber Erwachsenen. Diese Entscheidungen sind in den *Schaubildern 7.2* und *7.3* nicht enthalten.

Bei der „klassischen“ Kriminalität sind zwar in allen Altersstufen die ambulanten Sanktionen – speziell die Geldstrafen – deutlich in der Überzahl, allerdings ist der Freiheitsstrafenanteil bei den erwachsenen Jahrgängen, insbesondere bei den sog. Jungerwachsenen, deutlich erhöht und nimmt erst mit zunehmendem Alter der Verurteilten ab.[1270] Diese Beobachtung gilt sowohl für den unbedingten als auch den bedingten Freiheitsentzug. Bei den Verurteilten zwischen 21 und 40 Jahren lautet noch mehr als jede fünfte Verurteilung auf eine Freiheitsstrafe. Bei den über 50-Jährigen werden nur noch gegen knapp 14 % der Verurteilten eine Freiheitsstrafe verhängt. Gegenüber Jugendlichen werden ganz überwiegend (78 %) die Verfahren gemäß §§ 45, 47 JGG eingestellt. Aber auch bei den heranwachsenden Straftätern wird in fast der Hälfte aller Fälle von den Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG Gebrauch gemacht.

Schaubild 7.3: Art der rechtlichen Reaktion nach Altersgruppen bei der Straßenverkehrskriminalität

Bei der Verkehrsdelinquenz werden gegenüber Jugendlichen und Heranwachsenden fast nie freiheitsentziehende Sanktionen verhängt. Vielmehr machen gegenüber Jugendlichen wiederum die jugendstrafrechtlichen Einstellungsmöglichkeiten nach §§ 45, 47 JGG den Großteil der Reaktionen aus (83 %). Für die heranwachsenden Verkehrsstraftäter haben die informellen Sanktionen hingegen nicht die gleiche anteilige Bedeutung wie bei den Nicht-Verkehrsdelikten. Eine Ursache dafür könnte sein, dass bei heranwachsenden Verkehrstätern seltener das Jugend-

[1270] Vgl. dazu auch *Weigelt,* S. 78 ff.

strafrecht zur Anwendung kommt (§ 105 JGG).[1271] Insgesamt ist die Sanktionierung in allen Altersgruppen als milder zu beurteilen als auf dem Gebiet der Nicht-Verkehrskriminalität. Ferner ist das Phänomen, dass die Sanktionierungsschärfe mit fortlaufendem Alter immer weiter abnimmt, bei der Verkehrskriminalität nicht annähernd so stark ausgeprägt. Vielmehr stellt sich die Sanktionierung bei den Erwachsenen bis ins höhere Alter hinein als relativ gleichmäßig dar. Speziell die Gruppe der jungerwachsenen Straftäter hebt sich in ihrer Sanktionierung nicht von den übrigen Altersjahrgängen der Erwachsenen ab.

1.2.2 Geschlecht

Frauen werden nicht nur seltener strafauffällig, sondern insgesamt auch milder sanktioniert als Männer. Dies ist eine altbekannte und kriminologisch gesicherte Tatsache. Da im Wortlaut des Strafgesetzbuches kaum noch geschlechtsspezifische Differenzierungen zu finden sind[1272], dürfte indes allein die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Geschlecht keinen Einfluss auf die Sanktionierung haben.[1273] Dennoch wird das Bestehen eines sogenannten *Frauenbonus*, d.h. einer nachsichtigeren Behandlung von weiblichen gegenüber männlichen Straftätern, diskutiert.[1274] Dabei geht es speziell um die Frage, ob das Geschlecht ausschlaggebend für Qualität und Quantität der Reaktionen durch die entsprechende strafverfolgende oder Sanktionen verhängende Instanz ist. *Köhler* konnte allerdings aufzeigen, dass die im Durchschnitt mildere Sanktionierung des weiblichen Geschlechts auf der Ebene der Strafgerichte nicht auf dem Bestehen eines Frauenbonus beruht.[1275] Vielmehr begehen Frauen in erster Linie Straftaten, die einen verhältnismäßig niedrigen Strafrahmen aufweisen. Ferner sind Frauen im Durchschnitt weniger strafrechtlich vorbelastet[1276], was sich ebenfalls mildernd auf die konkrete Art und Höhe der verhängten Sanktionen auswirkt. Nicht der Frauenstatus, sondern die mit dem weiblichen Geschlecht zusammenfallenden Merkmale in Form einer geringen Vorbelastung und von Deliktmerkmalen sind mithin für die durchschnittlich mildere Sanktionierung verantwortlich.

Schaubild 7.4 dokumentiert die kategorisierte Art der rechtlichen Reaktion nach Geschlecht bei der Verkehrs- und Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1277] Erwartungsgemäß werden Frauen auch auf dem Gebiet der Straßenverkehrsdelin-

[1271] Vgl. dazu unten Punkt *2.3*.

[1272] Ausnahme ist die Nichtpönalisierung des weiblichen Exhibitionismus (vgl. § 183 StGB) und die Privilegierung der Frau beim Schwangerschaftsabbruch (vgl. § 218a StGB).

[1273] *Köhler,* S. 129.

[1274] Vgl. hierzu im Einzelnen *Köhler,* S. 38 ff., S. 69 f., S. 130 ff., S. 207 f., S. 285 ff.

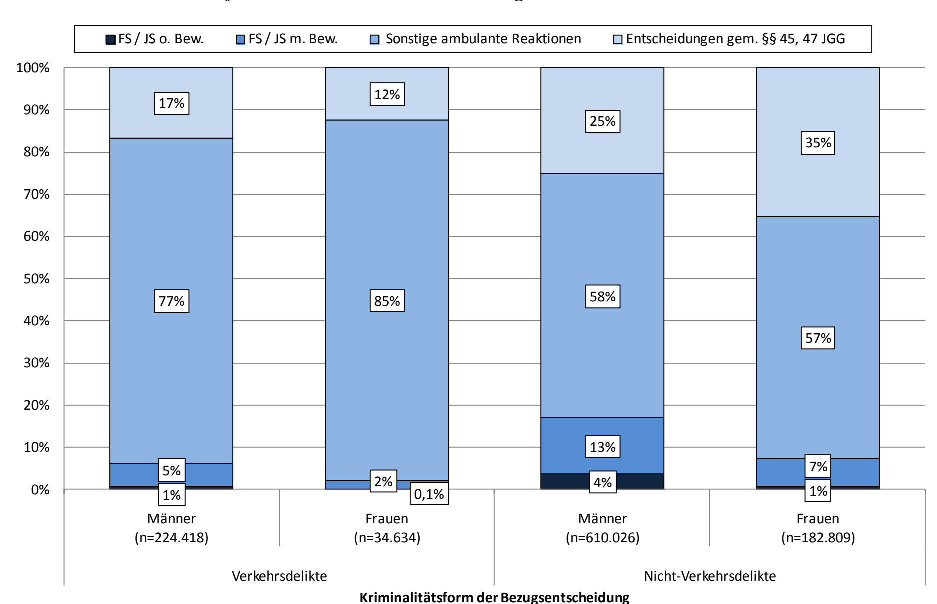
[1275] *Köhler,* S. 142 ff.; ebenso *Heinz,* BewHi 2002, 131, 152; *Franke,* Frauen und Kriminalität, S. 112 ff.

[1276] *Köhler,* S. 163 ff.; siehe sogleich auch Punkt *5.2.1.2*.

[1277] Absolutzahlen siehe *Tabelle 7.3a im Anhang*. Bei den Verkehrsdelikten fehlen in 69 Entscheidungen Angaben zum Geschlecht. Bei den Nicht-Verkehrsdelikten betrifft dies 259 Entscheidungen. Diese Fälle sind bei der geschlechtsspezifischen Betrachtung der Sanktionierung nicht enthalten.

quenz insofern milder sanktioniert, als freiheitsentziehende Sanktionsformen häufiger gegenüber männlichen Verkehrstätern verhängt werden.

Schaubild 7.4: Art der rechtlichen Reaktion nach Geschlecht bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Bei Männern wird immerhin zu einem Anteil von gut 5 % eine Jugend- oder Freiheitsstrafe zur Bewährung ausgesprochen. Der unbedingte Freiheitsentzug stellt jedoch auch bei den männlichen Verkehrsdelinquenten mit weniger als 1 % den Ausnahmefall dar. Bei den Frauen spielen die stationären Sanktionsformen nur eine marginale Rolle. Selbst die Verhängung einer bedingten Jugend- oder Freiheitsstrafe erfolgt noch seltener als bei der sonstigen Frauenkriminalität.

Unterschiede bei der geschlechtsspezifischen Sanktionierung scheinen indes dahingehend zu bestehen, dass gegenüber weiblichen Verkehrsdelinquenten seltener von den Einstellungsmöglichkeiten nach §§ 45, 47 JGG Gebrauch gemacht wird. Bei der Nicht-Verkehrskriminalität ist hingegen Gegenteiliges festzustellen. Hier drückt sich die im Durchschnitt mildere Bestrafung der Frau auch in einem höheren Anteil an informellen Sanktionen aus. Allerdings relativiert sich diese Beobachtung, wenn man sich die konkreten Sanktionierungsunterschiede zwischen Frauen und Männern bei den jeweiligen Verkehrsdelikten vergegenwärtigt. Dabei zeigt sich, dass Frauen bei fast allen Delikten höhere Anteile an Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG aufweisen. Beim Fahren ohne Fahrerlaubnis jedoch wird bei den Männern zu einem Anteil von 40 % von den §§ 45, 47 JGG Gebrauch gemacht, während bei den Frauen ein entsprechender Anteil von lediglich

35 % besteht. Es wurde bereits aufgezeigt, dass die Täterpopulation beim Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einem gewichtigen Teil aus männlichen Jugendlichen besteht. Diese hohen Fallzahlen wirken sich unmittelbar auf den geschlechtsspezifischen Anteil an den Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG aus und vermitteln daher in *Schaubild 7.4* den Eindruck, dass bei der Verkehrsdelinquenz die Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG häufiger gegenüber männlichen Straftätern erfolgen. Entscheidenden Einfluss auf die geschlechtsspezifische Sanktionierung hat mithin die unterschiedliche Verkehrsdeliktstruktur von Frauen und Männern.

1.2.3 Nationalität

Neben dem unterschiedlichen Kriminalitätsausmaß von Deutschen und Nichtdeutschen ist auch eine möglicherweise verschiedenartige Sanktionierung von deutschen und nichtdeutschen Straftätern kriminologisch hoch interessant. Ausgehend vom normativen Programm dürfen Merkmale wie die Staatszugehörigkeit keine Rolle in der Sanktionsfindung spielen, d.h. die Ausländereigenschaft darf per se keine besondere Strafempfindlichkeit begründen.[1278] Andere Umstände dagegen, wie z.B. Merkmale der Persönlichkeit, des sozialen Milieus und der sozialen Integration, können im Einzelfall bedeutsam sein.

Grundsätzlich wird eine im Hinblick auf die nichtdeutsche Wohnbevölkerung schärfere strafrechtliche Verfolgung vermutet.[1279] Zumeist wird angenommen, dass sich diese vor allem in der Anzeigeerstattung durch die Bevölkerung und in den polizeilichen Ermittlungen ausdrückt.[1280] Überdies wird vielfach aber auch eine unterschiedliche Behandlung von Deutschen und Nichtdeutschen durch die Staatsanwaltschaften und die Strafgerichte angenommen.[1281] Zumindest sind Nichtdeutsche auf den weiteren „Ebenen des Kriminaljustizsystems“, also bei den Gerichten und im Strafvollzug, überrepräsentiert.[1282] Unabhängig davon sind bloße deskriptive Differenzen in der Sanktionierung nicht aussagekräftig. Denn diese können darin begründet sein, dass sich die deutschen und ausländischen Straffälligen hinsichtlich der tat- und/oder täterbezogenen Merkmale, die in der richterlicher Entscheidungsfindung berücksichtigt werden, unterscheiden, so dass sich hinter scheinbarer Ungleichbehandlung faktisch eine Berücksichtigung einzelfallrelevanter Unterschiede verbirgt.[1283] So spielen die Lebensumstände vieler Nicht-

[1278] *Sutterer/Spiess,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 215, 231; *Detter,* NStZ 2011, 330, 334.

[1279] Dazu im Einzelnen *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 426; siehe auch *Kapitel 3, 3.3.*

[1280] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 416; *Göppinger,* Kriminologie 2008, § 24 Rn. 106, Rn. 121; *Neubacher,* Kriminologie, S. 39, S. 45, S. 138; *Gebauer,* in: Sieverts/Schneider (Hrsg.), HW der Kriminologie, S. 578, 582; *Kürzinger,* Kriminologie, S. 231.

[1281] *Ludwig-Mayerhofer/Niemann,* ZfS 1997, 35, 44; die Benachteiligung von Migranten, z.B. bei der Verhängung von Freiheitsentzug, ist auch international vielfach dokumentiert, vgl. *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 427.

[1282] *Neubacher,* Kriminologie, S. 139; *Lukas,* Sozial Extra 2011, 43; *Schott,* ZJJ 2004, 385 f.

[1283] *Ludwig-Mayerhofer/Niemann,* ZfS 1997, 35, 41.

deutscher zum Beispiel dahingehend eine Rolle, dass eine Jugend- bzw. Freiheitsstrafe oft nicht zur Bewährung ausgesetzt wird, weil es an einer positiven Sozialprognose fehlt.[1284] *Weigelt* konnte in diesem Zusammenhang aufzeigen, dass bei einer differenzierten Betrachtung der Sanktionierung insoweit erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Staatsangehörigkeiten der nichtdeutschen Verurteilten bestehen.[1285] Ob und ggf. in welchem Maße Nichtdeutsche trotz allem durch die Justiz diskriminiert werden, ist wissenschaftlich nicht hinreichend geklärt.[1286] Zumindest existieren einige Studien[1287], die keine Belege für eine härtere Sanktionierung oder Benachteiligung von Nichtdeutschen finden konnten. Freilich unterscheidet sich die Strafzumessung zwischen nichtdeutschen und deutschen Straftätern insofern, als andere Aspekte (z.B. mangelhafte Sozialisation gewisser Ausländergruppen; mögliche geringere Strafempfindlichkeit; Parallelgesellschaften von Ausländern etc.) bei der Bemessung der Strafe im Vordergrund stehen.[1288]

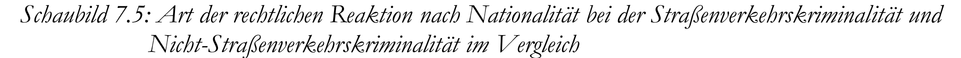
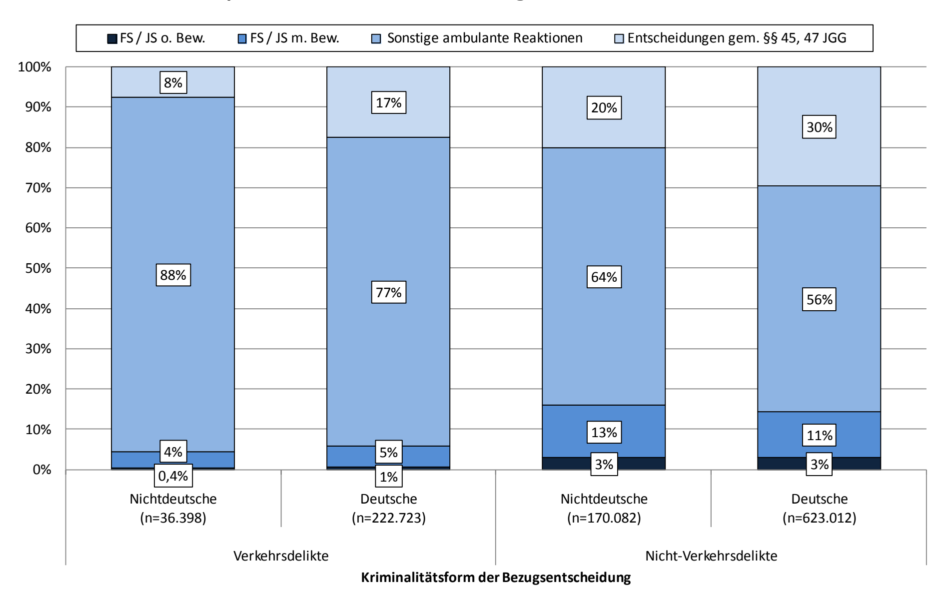


Schaubild 7.5: Art der rechtlichen Reaktion nach Nationalität bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



1284 *Weigelt,* S. 85 ff., S. 287; *Neubacher,* Kriminologie, S. 139.

1285 *Weigelt,* S. 85 ff.

1286 *Neubacher,* Kriminologie, S. 139; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 426.

1287 *Buckholt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 258 ff., S. 264; *Dittmann/Wernitznig,* Mschrkrim 2003, 195, 200 ff.; *Wernitznig,* Strafverfolgung und Sanktionierung bei deutschen und ausländischen Jugendlichen und Heranwachsenden, S. 251 ff.

1288 Vgl. hierzu im Einzelnen *Buckholt,* Die Zumessung der Jugendstrafe, S. 264 ff.

Schaubild 7.5 verdeutlicht die kategorisierte Art der rechtlichen Reaktion nach Nationalität bei der Verkehrs- und Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1289] Bei der „klassischen" Kriminalität sind im Hinblick auf die Verhängung von unbedingtem Freiheitsentzug die Anteile bei den deutschen und nichtdeutschen Verurteilten identisch (3 %). Indes kann bei den Nichtdeutschen ein höherer Anteil bedingter Jugend- bzw. Freiheitsstrafen festgestellt werden (13 % bei den Nichtdeutschen gegenüber 11 % bei den Deutschen). Dabei muss allerdings die unterschiedliche strukturelle Zusammensetzung (Alters-, Geschlechts- und Sozialstruktur) von Deutschen und Nichtdeutschen bedacht werden, die sich bei letzteren negativ auf die Strafzumessung auswirkt. Gegenüber Nichtdeutschen wird darüber hinaus seltener von den Einstellungsmöglichkeiten nach §§ 45, 47 JGG Gebrauch gemacht. Während bei den deutschen Straftätern der sonstigen Kriminalität die informellen Sanktionen 30 % ausmachen, sind es bei den Nichtdeutschen lediglich 20 %. Hierfür bieten sich verschiedene Erklärungsansätze an.[1290] Eine Erklärung könnte sein, dass sich der Tatverdacht gegenüber den Nichtdeutschen seltener erhärtet als bei den deutschen Tatverdächtigen, so dass es häufiger zu Verfahrenseinstellungen gemäß § 170 II StPO kommt.[1291] Vielleicht begehen Nichtdeutsche aber auch vermehrt Straftaten, die einer Einstellung nach §§ 45, 47 JGG entgegenstehen. So sollen speziell jugendliche Zuwanderer eine erhöhte Belastung im Hinblick auf verschiedene Formen der Gewaltdelinquenz aufweisen.[1292] *Grundies* vermutet, dass die Differenzen in den Einstellungsquoten zwischen Deutschen und Nichtdeutschen aus einer im Detail unterschiedlichen nationalspezifischen Zusammensetzung des relativ weiten Deliktspektrums resultieren.[1293]

Bei der Verkehrskriminalität hingegen ist eher eine Tendenz in Richtung einer milderen Sanktionierung der Nichtdeutschen zu beobachten. Sowohl die Anteile des bedingten als auch des unbedingten Freiheitsentzuges sind etwas geringer. Wiederum sind indes signifikant höhere Anteile von informellen Sanktionen bei den Deutschen festzustellen (17 % bei den Deutschen, 8 % bei den Nichtdeutschen). Vermutlich ist dies jedoch kein Ausdruck einer milderen Sanktionierung der deutschen Straßenverkehrsdelinquenten, sondern Ausfluss einer divergenten Altersverteilung von Deutschen und Nichtdeutschen auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität. Denn Jugendliche und Heranwachsende sind dort anteilig noch geringer vertreten als bei den durch Deutsche verwirklichten Verkehrsdelikten.[1294]

[1289] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.4a im Anhang.*

[1290] Siehe dazu auch *Grote,* Diversion im Jugendstrafrecht, S. 126.

[1291] *Neubacher,* Kriminologie, S. 139; *Lukas,* Sozial Extra 2011, 43, 45 f.; *Mansel,* KZfSS 2008, 551, 567 ff.; *Mansel/Albrecht,* KZfSS 2003, 679, 687 ff.; *Ludwig-Mayerhofer/Niemann,* ZfS 1997, 35, 35 f.

[1292] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 424 ff.; *Traulsen,* DVJJ-Journal 2000, 398, 400; *Haug/Rühl/von Gostomski,* BewHi 2008, 211, 214 ff.; *Kleinmann/Pfeiffer,* ZJJ 2004, 378, 382; *Drewniak,* ZJJ 2004, 372, 374 f.; *Lukas,* Sozial Extra 2011, 43, 44; siehe auch *Harrendorf,* S. 151 ff.

[1293] *Grundies,* Verfahrenseinstellungen nach §§ 45, 47 Jugendgerichtsgesetz, S. 55.

[1294] Während bei den nichtdeutschen Straßenverkehrstätern Jugendliche und Heranwachsende einen Anteil von 14 % ausmachen, sind es bei den Deutschen anteilig 28 %, vgl. *Kapitel 6, 2.3.*

2. Sanktionierung nach Jugendstrafrecht

Nun wird die Sanktionierung der Straßenverkehrsdelinquenz gesondert für das Jugendstrafrecht dargestellt. Dabei muss stets bedacht werden, dass die jugendstrafrechtlichen Reaktionen im Vergleich zu den Sanktionen des StGB eher selten gegenüber Verkehrsstraftätern verhängt werden, was unmittelbar mit der Inhaberschaft einer Fahrerlaubnis als legale Zugangsmöglichkeit zum motorisierten Straßenverkehr zusammenhängt. Von 259.121 straßenverkehrsrechtlichen Bezugsentscheidungen im Jahr 2004 betreffen lediglich knapp 22 % (n=55.890) sanktionsrechtliche Reaktionen nach dem JGG.

2.1 Verteilung der jugendstrafrechtlichen Reaktionen

Schaubild 7.6 gibt zunächst einen Überblick über die Verteilung der jugendstrafrechtlichen Reaktionen in den Bezugsentscheidungen für die Verkehrskriminalität und die Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich. Sodann richtet sich der Blick in *Schaubild 7.7* auf die Verteilung der jugendstrafrechtlichen Sanktionen bei den jeweiligen Verkehrsdelikten.[1295] Dabei wird der Jugendarrest jeweils separat ausgewiesen. Denn dem Jugendarrest „als kurzfristigem Freiheitsentzug mit schuldausgleichendem und erzieherischem Charakter“[1296] kann durchaus eine Sonderstellung im Rahmen der Zuchtmittel (vgl. § 13 JGG) zugesprochen werden. Der erzieherische Wert speziell des Jugendarrestes erschöpft sich im Wesentlichen in einer „Denkzettelfunktion“[1297]. Ferner vereinigt der Arrest als schwerste Form der Zuchtmittel am deutlichsten Erziehung und Strafe.[1298] Weiterhin wird der Jugendarrest heute überwiegend auf bereits erheblich Gefährdete angewendet[1299], weshalb die Rückfallquoten bei dieser Zuchtmittelform vergleichsweise hoch sind[1300]. Schließlich sind die Negativwirkungen stationärer Sanktionen gerade auch für den Bereich des Jugendarrestes wiederholt kriminologisch festgestellt worden.[1301]

Verschwindend geringe 0,2 % (n=120) der Verkehrsstraftäter erhielten im Bezugsjahr 2004 Jugendstrafe ohne und 1 % Jugendstrafe mit Bewährung. Bei den Tätern der sonstigen Kriminalität liegen die entsprechenden Anteile hingegen bei 2 % (Jugendstrafe ohne Bewährung) und 4 % (Jugendstrafe mit Bewährung).

1295 Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.5a im Anhang*.

1296 *Eisenberg,* JGG, § 16 Rn. 5.

1297 *Heinz,* ZJJ 2008, 60, 63; *Schaffstein/Beulke,* Jugendstrafrecht, S. 140 ff.

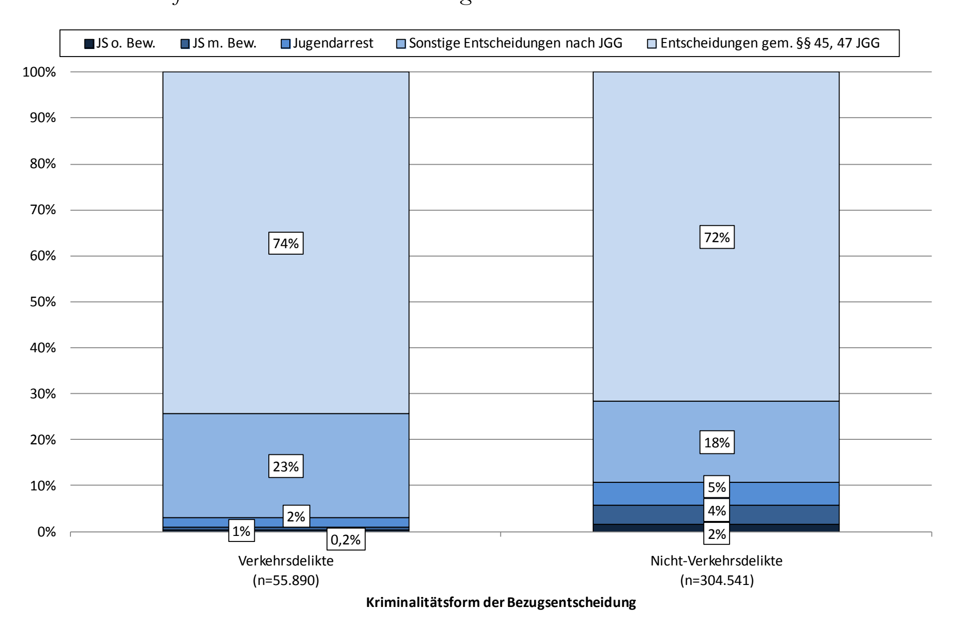
1298 *Eisenhardt,* Der Jugendarrest, S. 18.

1299 *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 10 Rn. 31; *Brunner/Dölling,* JGG, § 16 Rn. 8; *Schaffstein/Beulke,* Jugendstrafrecht, S. 141 f.; *Breymann/Sonnen,* NStZ 2005, 669, 671.

1300 *Eisenberg,* JGG, § 16 Rn. 20; *Eisenhardt,* Der Jugendarrest, S. 27 ff.; *Schaffstein,* ZStW 82, 853, 860; vgl. auch die entsprechenden Untersuchungen von *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 41 ff.; *ders.,* FS 2011, 71, 77 f.; *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 60 f.; *Nolte,* Die Rückfälligkeit Jugendlicher und Heranwachsender nach der Verbüßung von Jugendarrest, S. 137 ff.; *Arndt,* Kriminologische Untersuchungen zum Jugendarrest, S. 113 ff.

1301 *Sonnen,* in: Cornel/Kawamura-Reindl/Maelicke/Sonnen (Hrsg.), Resozialisierung, S. 154.

Schaubild 7.6: Jugendstrafrechtliche Reaktionen bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



2 % der Verkehrsdelinquenten und 5 % der Nicht-Verkehrsdelinquenten wurden zu Jugendarrest gemäß § 16 JGG verurteilt. Die Wahrscheinlichkeit, zu Jugendarrest verurteilt zu werden, wächst auch im Jugendstrafrecht grundsätzlich mit der Schwere der Straftat[1302], so dass der entsprechende Anteil bei der Verkehrskriminalität zwangsläufig geringer ausfällt. Im Hinblick auf die sonstigen Entscheidungen nach JGG sind Anteile von 23 % bei den Verkehrstätern und 18 % bei den sonstigen Tätern festzustellen. Sowohl bei den Verkehrsdelikten als auch den Nicht-Verkehrsdelikten entfällt der Großteil der jugendstrafrechtlichen Reaktionen mit 74 % bzw. 72 % auf die Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG. Der hohe Anteil informeller Sanktionierung ist unmittelbare Folge des ersten JGGÄndG vom 30. August 1990[1303], das u.a. eine Neuordnung der Diversionsvorschriften und dabei eine stärkere Gewichtung des Subsidiaritätsgebots und des Vorrangs der Diversion vorsah. Es sollte der kriminologischen Erkenntnis Rechnung tragen, dass „informelle Erledigungen als schnellere und humanere Möglichkeiten der Bewältigung von Jugenddelinquenz kriminalpolitisch im Hinblick auf Prävention und Rückfallvermeidung wirksamer sind als traditionelle Sanktionen".[1304]

[1302] *Heinz,* FS 2011, 71, 75.
[1303] Seit 1. Dezember 1990 in Kraft.
[1304] BT-Drs. 12/1031, S. 2; *Spiess,* BewHi 2012, 17, 30.

Insgesamt bestätigt sich der Gesamteindruck einer milderen Sanktionierung der Verkehrskriminalität auch für den Bereich des Jugendstrafrechts. Verkehrstäter erhalten seltener schwerwiegende jugendstrafrechtliche Sanktionen und dafür häufiger sonstige Reaktionen nach JGG bzw. Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG.

Schaubild 7.7: Jugendstrafrechtliche Reaktionen bei den Straßenverkehrsdelikten

An dieser Feststellung ändert sich grundsätzlich nicht viel, wenn man die Sanktionsverteilung nach JGG bei den einzelnen Straßenverkehrsdelikten betrachtet: Dabei zeigt sich, dass die Jugendstrafe ohne Bewährung lediglich bei der fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr ein gewisse Relevanz hat (4 %). In allen anderen Delikten schwankt der Anteil dieser Sanktionsform zwischen 0 % (§ 6 PflVG) und 2 % (§ 323 a StGB und § 240 StGB). Auch die bedingt verhängte Jugendstrafe stellt den Ausnahmefall dar und fällt lediglich bei der fahrlässigen Tötung mit 57 % stark ins Gewicht. Erhöhte Anteile weisen zudem mit 14 % der Vollrausch und mit 9 % die Nötigung im Straßenverkehr auf. Außer bei Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss, der fahrlässigen Tötung und der Nötigung im Straßenverkehr wird häufig das Verfahren nach §§ 45, 47 JGG eingestellt. Die informellen Sanktionen haben ihre höchsten Anteile bei den Delikten nach § 6 PflVG (97 %), § 21 StVG (82 %), § 315 b StGB (76 %) und § 142 StGB (65 %). Speziell beim Fahren ohne Fahrerlaubnis handelt es sich oft um jugendtypisches Fehlverhalten mit geringem Schuldgehalt und geringen Auswirkungen, das nach den Diversionsrichtlinien der Bundesländer den sachlichen Anwendungsbereich der §§ 45, 47

JGG eröffnet.[1305] Zumeist sind die Straftaten nach § 21 StVG und § 6 PflVG sogar in den Diversionsrichtlinien als Beispiele für die Anwendung von §§ 45, 47 JGG aufgeführt.[1306] Teilweise werden in den Richtlinien noch weitere Einschränkungen gemacht, wie zum Beispiel, dass keine Tatfolgen im Sinne einer verkehrsgefährdenden Situation bzw. eines Unfalls[1307] vorgelegen haben dürfen. Ferner beschränken einige Richtlinien den Anwendungsbereich bei Taten nach § 21 StVG – zumindest im Grundsatz – auf das Führen von Kleinkrafträdern (Mofa, Moped und sog. „Ritzel"-Fälle) oder das Führen eines Pkw unter Anleitung eines Fahrerlaubnisinhabers.[1308] Der Großteil der Sachverhalte, die zu einer Aburteilung von Jugendlichen wegen § 21 StVG führen, scheint somit die sog. „Ritzel"-Fälle, also das Frisieren von Kleinkrafträdern, zu betreffen. Auch § 142 StGB sowie § 229 StGB finden sich oftmals in den Diversionsrichtlinien der Bundesländer als Beispielstatbestände für jugendtypische Straften geringen Gewichts, die nach § 45 JGG behandelt werden können.[1309] Im Hinblick auf das unerlaubte Entfernen vom Unfallort wird jedoch regelmäßig einschränkend verlangt, dass leichte Fälle vorliegen, also z.B. kein Personenschaden oder bedeutender Fremdschaden eingetreten und keine Beeinträchtigung durch Alkohol oder andere berauschende Mittel erkennbar ist.

Auf Taten nach § 315 b StGB wird ebenfalls größtenteils (76 %) mit einer Einstellung nach §§ 45, 47 JGG reagiert. Im Durchschnitt scheint es sich also um weniger gravierende Taten zu handeln, bei denen es trotz Vorliegens einer konkreten Gefährdung jedenfalls nicht zum Eintritt eines erheblichen Schadens gekommen ist. Schwere Straftaten (z.B. das Werfen gewichtiger Gegenstände von einer Brücke auf fahrende Fahrzeuge[1310]) sind eher die Ausnahme.

Bei § 316 StGB wird mit anteilig 19 % seltener das Verfahren nach §§ 45, 47 JGG eingestellt. Hierbei könnte die hochgradige Gefährlichkeit zum Ausdruck kommen, die der Teilnahme am Straßenverkehr in Trunkenheit innewohnt und oftmals einer Einstellung nach §§ 45, 47 JGG entgegensteht.

In Fällen der Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315 c StGB wird die Gefährdung infolge Trunkenheit nach Abs. 1 Nr. 1a StGB härter sanktioniert als die übrigen Gefährdungstatbestände des § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB. Einerseits sind bei der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol die Anteile von bedingter sowie

---

[1305] Die aktuellen Diversionsrichtlinien der Bundesländer sind unter www.dvjj.de zu finden.

[1306] So in den Diversionsrichtlinien von Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen.

[1307] So in den Diversionsrichtlinien von Berlin, Brandenburg, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen.

[1308] So in den Diversionsrichtlinien von Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Saarland, Sachsen, Thüringen.

[1309] So in den Diversionsrichtlinien von Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Saarland, Sachsen, Schleswig-Holstein.

[1310] Vgl. *BGH,* NStZ 2003, 206.

unbedingter Jugendstrafe geringer, andererseits wird öfters von den Einstellungsmöglichkeiten nach §§ 45, 47 JGG Gebrauch gemacht.

2.2 Jugendstrafe

Nun folgt eine nähere Darstellung der Jugendstrafe als schärfste Sanktionsform des Jugendstrafrechts. Allerdings muss bei der Analyse stets bedacht werden, dass die Verhängung einer Jugendstrafe auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität mit einem Anteil von ca. 1 % (n=562) eine absolute Seltenheit darstellt.

2.2.1 Jugendstrafe ohne Bewährung

Kommt bei der Verhängung einer Jugendstrafe die Strafaussetzung zur Bewährung nach Maßgabe des § 21 JGG nicht in Betracht (z.B. keine günstige Legalprognose oder die Länge der Jugendstrafe beträgt über 2 Jahre) und liegen auch nicht die Voraussetzungen der Aussetzung der Verhängung der Jugendstrafe gemäß § 27 JGG vor, erfolgt gemäß § 17 I JGG der Vollzug des Freiheitsentzuges in einer dafür vorgesehen Einrichtung (sog. „Trennungsprinzip“).[1311] Im weiteren Verlauf ist natürlich auch nach dem Jugendstrafrecht die Strafrestaussetzung zur Bewährung gemäß § 88 JGG möglich.[1312]

Für die Untersuchung der Sanktionierung im Querschnitt wird der sog. Rückfalldatensatz verwendet, der als Bezugsentscheidung nur solche Eintragungen erfasst, die mit einem hypothetischen Risikoeintritt verbunden sind. Dementsprechend werden Personen, gegenüber denen eine stationäre Sanktion vollstreckt worden ist, dann erfasst, wenn das Erledigungsdatum nach Vollverbüßung bzw. das Entlassungsdatum bei Strafrestaussetzung im Bezugsjahr 2004 liegt. Nachfolgend wird zunächst untersucht, inwiefern die im Jahr 2004 nach dem Vollzug einer unbedingten Jugendstrafe in Freiheit entlassenen Verkehrsstraftäter (n=120) ihre Strafe vollverbüßt haben oder aber in den Genuss einer Strafrestaussetzung zur Bewährung kamen. Eine derartige Analyse hat insofern bereits Indizwirkung für die Legalbewährung der aus der Haft entlassenen Verkehrstäter, als eine Voraussetzung für die Aussetzung des Strafrestes zur Bewährung eine *Prognose* ist, der zufolge die Aussetzung verantwortet werden kann („günstige Legalprognose“).

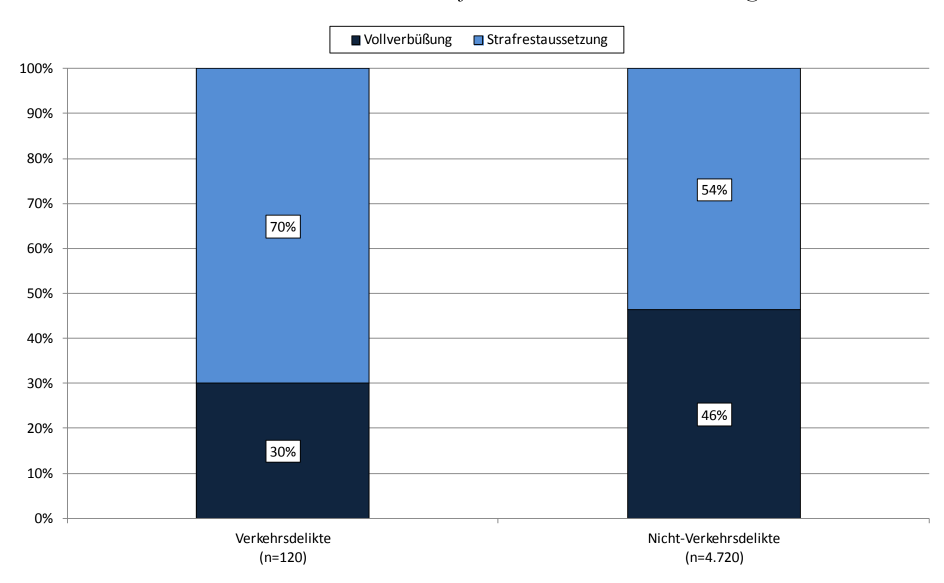
Schaubild 7.8 zeigt dementsprechend die Verteilung der Jugendstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung bei Verkehrsdelikten und sonstigen Delikte im Vergleich.[1313] Es zeigt sich hierbei, dass lediglich 30 % der Verkehrsdelinquenten, die zu einer stationären Jugendstrafe verurteilt worden sind, ihre Strafe vollständig verbüßen mussten.

[1311] Je nach Bundesland kann die Unterbringung in separaten Abteilungen des Erwachsenenstrafvollzugs, Teilanstalten oder besonderen Jugendstrafanstalten erfolgen.

[1312] Zur Praxis der Aussetzung des Restes einer Jugendstrafe vgl. z.B. *von Moers,* Die vorzeitige Entlassung aus dem Jugendstrafvollzug, S. 9 ff.

[1313] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.6a im Anhang.*

Schaubild 7.8: Verteilung der Jugendstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung bei Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

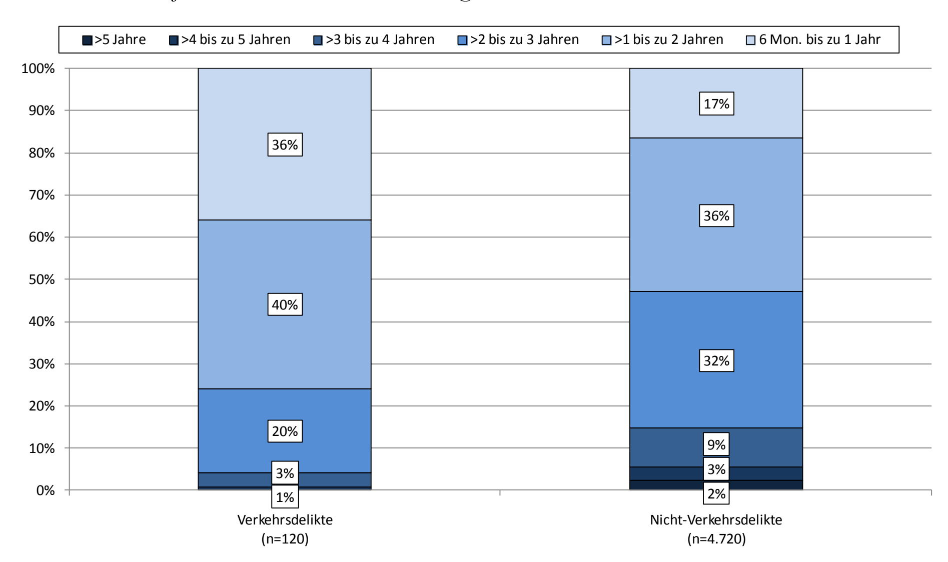


Der ganz überwiegende Teil von 70 % kam in den Genuss einer Strafrestaussetzung nach § 88 JGG. Selbst der eher problematischen Gruppe der Verkehrstäter, die zu einer stationären Jugendstrafe verurteilt worden sind, wird mithin größtenteils eine günstige Legalprognose gestellt. Bei den Tätern der sonstigen Kriminalität ist hingegen der Anteil der Vollverbüßer mit gut 46 % um 16 Prozentpunkte höher als bei den Straßenverkehrstätern.

Weiterhin kann die Dauer der verhängten Jugendstrafen einer näheren Betrachtung unterzogen werden (*Schaubild 7.9*)[1314]. Sowohl bei den Verkehrsdelikten mit anteilig 40 % als auch bei der sonstigen Kriminalität mit einem Anteil von 36 % wird am häufigsten eine Jugendstrafe von ein bis zwei Jahren verhängt. Bei den Verkehrsdelikten folgt sogleich die Gruppe der Jugendstrafen von sechs Monaten bis zu einem Jahr (36 %), so dass die (aussetzungsfähigen) Jugendstrafen von sechs Monaten bis zu zwei Jahren insgesamt einen Anteil von 76 % ausmachen. Bezüglich der sonstigen Kriminalität beträgt dieser Anteil etwas mehr als die Hälfte (53 %) der verhängten Jugendstrafen ohne Bewährung. Dort folgt mit 32 % am zweithäufigsten eine Dauer von zwei bis drei Jahren, während bei den Verkehrsstraftaten diese Strafdauer mit 20 % erst an dritter Stelle steht. Eine Jugendstrafe über fünf Jahre kann bei Verkehrsdelikten nicht verhängt werden (vgl. § 18 JGG).

[1314] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.7a im Anhang*.

Schaubild 7.9: Dauer der Jugendstrafe ohne Bewährung bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



2.2.2 Jugendstrafe mit Bewährung

Nunmehr wird die Strafaussetzung zur Bewährung bei der Jugendstrafe näher untersucht. Angesichts der wiederum geringen Fallzahlen von Verkehrsdelinquenten, die zu einer bedingten Jugendstrafe verurteilt wurden (n=442), müssen die Ergebnisse erneut mit einer gewissen Vorsicht bewertet werden. Gemäß § 21 JGG darf die Strafaussetzung lediglich bei Verurteilungen zu einer Jugendstrafe von *höchstens zwei Jahren* erfolgen. Voraussetzung sowohl für eine Aussetzung einer Jugendstrafe von nicht mehr als einem Jahr als auch für eine Jugendstrafe zwischen einem und zwei Jahren ist allein die günstige Prognose hinsichtlich des weiteren Legalverhaltens des Verurteilten. Liegt diese vor, ist die Strafaussetzung obligatorisch. Grundsätzlich besteht Einigkeit darüber, dass der weiteren Voraussetzung für eine Strafaussetzung bei einer Jugendstrafe von einem bis zu zwei Jahren in § 21 II JGG keine eigenständige Bedeutung zukommt.[1315] Die Bewährungszeit beträgt gemäß § 22 JGG mindestens zwei und höchstens drei Jahre. Zudem sieht § 24 JGG die obligatorische Anordnung der Bewährungshilfe vor.

Grundsätzlich von Interesse ist zunächst die Aussetzungsquote, d.h. die Frage, wie häufig eine aussetzungsfähige Jugendstrafe auch tatsächlich ausgesetzt wird. Allerdings bietet der Rückfalldatensatz aufgrund seiner unterschiedlichen Abstellungszeitpunkte im Vollstreckungsverlauf, die mit einem hypothetischen Risiko-

[1315] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 12 Rn. 3; a.A. etwa *Brunner/Dölling,* JGG, § 21 Rn. 11a.

eintritt verbunden sind, keine taugliche Datengrundlage für eine derartige Analyse. Um gewisse Tendenzen aufzeigen zu können, wird daher auf die Datengrundlage der StVS sowie ergänzend auf die empirische Untersuchung von *Weigelt* zu den Bewährungsstrafen[1316] zurückgegriffen. Nach den Daten der StVS wurden im Jahr 2004 545 aussetzungsfähige Jugendstrafen wegen Straftaten im Straßenverkehr verhängt.[1317] Davon wurden 380 zur Bewährung ausgesetzt, so dass sich eine Aussetzungsquote von lediglich 70 % ergibt. Zudem wird die Aussetzungsquote mit steigender Strafdauer immer geringer. Bei einer Jugendstrafe von genau sechs Monaten beträgt die Aussetzungsquote 84 %, bei einer Strafdauer von sechs bis neun Monaten 76 %, bei neun bis zwölf Monaten 66 % und schließlich bei einer Jugendstrafe zwischen einem und zwei Jahren nur noch 56 %. Auch die Untersuchung von *Weigelt*, die auf der ersten Rückfalluntersuchung mit dem Basisjahr 1994 beruht, konnte zeigen, dass die Chance zur Aussetzung grundsätzlich mit zunehmender Strafdauer deutlich abnimmt.[1318] Besonders niedrig sind dabei die Aussetzungsquoten längerer Jugendstrafen bei den Verkehrsdelikten.[1319] Dabei muss berücksichtigt werden, dass mit einer Jugendstrafe sanktionierte Verkehrsstraftaten bei Jugendlichen und nach Jugendstrafrecht behandelten Heranwachsenden sehr selten sind. Die vergleichsweise geringe Aussetzungsquote bei den Verkehrsdelikten indiziert, dass in den seltenen Fällen, in denen die Gerichte überhaupt eine Verhängung der Jugendstrafe notwendig ansehen, dann oftmals auch die Vollstreckung der Jugendstrafe als unabdingbar bewerten.

Anhand der bundeszentralregisterrechtlichen Daten können weiterhin Aussagen über die Dauer der Bewährungszeit, die durch den Richter bereits zum Zeitpunkt der Aussetzungsentscheidung festgesetzt wird, getroffen werden.[1320] Zwar wird die konkret angeordnete Bewährungszeit nicht im BZR eingetragen, allerdings kann die Bewährungszeit als Differenz zwischen Bewährungsende und Beginn der Aussetzung errechnet werden: Gemäß § 22 II JGG beginnt die Bewährungszeit „mit der Rechtskraft der Entscheidung über die Aussetzung der Jugendstrafe". Der Tag der Rechtskraft ist gemäß § 5 I Nr. 5 BZRG, das Ende der Bewährungszeit gemäß § 7 I BZRG im BZR einzutragen. Im Jugendstrafrecht beträgt die Mindestdauer der Bewährung gemäß § 22 JGG zwei Jahre. Das Höchstmaß beläuft sich auf drei Jahre bzw. in Fällen der Verlängerung auf maximal vier Jahre. Im Vergleich zum allgemeinen Strafrecht sieht das Jugendstrafrecht mithin einen kürzeren Bewährungszeitraum vor. Allerdings gilt es zu bedenken, dass selbst beim Höchstmaß einer bedingten Jugendstrafe von zwei Jahren die Bewährungszeit das Doppelte dieses Zeitraums betragen kann. In diesem nicht unerheb-

---

[1316] *Weigelt,* Bewähren sich Bewährungsstrafen? 2009.

[1317] *StBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 259.

[1318] *Weigelt,* S. 114 ff.

[1319] *Weigelt,* S. 115 und dort die entsprechende Tabelle 4.2.09a im Anhang.

[1320] Die offiziellen Rechtspflegestatistiken enthalten hingegen keine Angaben über die Dauer der angeordneten Bewährungszeit. Siehe dazu auch *Weigelt,* S. 123 ff.

lich lagen Zeitraum kann es stets – etwa aufgrund einer erneuten Straffälligkeit des Verurteilten – zum Widerruf der Strafaussetzung und damit zur Vollstreckung der verhängten Strafe in ihrer gesamten Dauer kommen.

Tabelle 7.1 skizziert vergleichend die Bewährungszeit bei ausgesetzten Jugendstrafen für die Verkehrsdelikte und Nicht-Verkehrsdelikte. Von den 442 bedingten Jugendstrafen auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität sind allerdings nur in 79 % der Fälle (n=350) exakte und fehlerfreie Angaben zur Bewährungszeit im BZR enthalten. Bei den nach Jugendstrafrecht zur Bewährung ausgesetzten Nicht-Verkehrsdelikten (n=12.721) ist eine entsprechende Analyse aufgrund exakter Eintragungen in 82 % (n=10.400) der Fälle möglich.

Tabelle 7.1: Bewährungszeit bei ausgesetzten Jugendstrafen für die Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

	Straßenverkehrskriminalität		Nicht-Straßenverkehrskriminalität	
Bewährungszeit	absolut	in %	absolut	in %
2 Jahre	223	63,7 %	6.485	62,4 %
>2 bis <3 Jahre	7	2 %	154	1,5 %
3 Jahre	119	34 %	3.745	36 %
>3 bis <4 Jahre	-	-	-	-
4 Jahre	1	0,3 %	16	0,1 %
Insgesamt	350	100 %	10.400	100 %

Es zeigt sich insgesamt, dass der überwiegende Teil der angeordneten Bewährungszeit auf das Mindestmaß von genau zwei Jahren entfällt. Für die Verkehrsdelikte liegt der entsprechende Anteil bei knapp 64 %, für die sonstigen Delikte bei gut 62 %. Weiterhin beläuft sich die Bewährungszeit bei der zur Bewährung ausgesetzten Verkehrskriminalität zu 34 % auf exakt drei Jahre. Bei der sonstigen Kriminalität entfällt auf diese Bewährungszeit 36 % der Fälle. Eine Bewährungszeit zwischen zwei und drei Jahren wird sowohl bei den Verkehrsdelikten (2 %) als auch bei den sonstigen Delikten (1,5 %) nur selten angeordnet. Die nach § 22 II JGG auf vier Jahre verlängerte Bewährungszeit stellt sowohl in relativer als auch absoluter Hinsicht praktisch den Ausnahmefall dar.

2.3 Anwendung von § 105 JGG

Im Gegensatz zu Jugendlichen werden die Heranwachsenden vom Gesetzgeber als unbeschränkt strafmündig angesehen, so dass eine positive Prüfung der Schuldfähigkeit nach § 3 JGG unterbleibt.[1321] Dennoch können auf Heranwachsende bestimmte für Jugendliche geltende Vorschriften angewendet werden, wenn eine individualisierende Beurteilung des Entwicklungsstandes ergibt, dass eine

[1321] *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 5 Rn. 21; *Brunner/Dölling,* JGG, § 105 Rn. 2.

Reifeverzögerung im Sinne des § 105 I Nr. 1 JGG oder eine Jugendverfehlung gemäß § 105 I Nr. 2 JGG vorliegt. Bei der praktischen Handhabung des § 105 JGG wird teilweise – insbesondere von Politikern – die Tatsache kritisiert[1322], dass auf Heranwachsende überwiegend Jugendstrafrecht Anwendung findet, obschon die Gesetzesformulierung[1323] als auch die gesetzgeberische Intention[1324] für die Ausnahme jugendstrafrechtlicher Rechtsfolgen bei heranwachsenden Straftätern spreche. Ferner wird davon ausgegangen, dass die Anwendungswahrscheinlichkeit des § 105 JGG mit der Schwere der begangenen Straftat steigt.[1325] Die strafrechtliche Behandlung Heranwachsender ist daher seit langem Gegenstand kontroverser Diskussionen. Die Meinungen reichen von der Befürwortung einer generellen Anwendung allgemeinen Strafrechts[1326] über die Beibehaltung der geltenden Anwendungspraxis[1327] bis hin zu der Forderung einer unterschiedslosen Ausdehnung des Jugendstrafrechts auf alle Heranwachsenden[1328]. Schließlich liegen empirische Anhaltspunkte dafür vor, dass die Entscheidungen für oder gegen die Anwendung von materiellem Jugendstrafrecht oft nur unzureichend begründet werden, wobei sich die Gerichte häufig mit der Wiederholung des Gesetzestextes oder einer allgemeinen Wendung begnügen.[1329]

Um festzustellen, inwieweit in der Praxis eine unterschiedliche Anwendung des § 105 JGG auf heranwachsende Straßenverkehrsstraftäter und sonstige heranwachsende Straftäter erfolgt, können vorliegend die Bezugsentscheidungen nur für diese Altersgruppe ausgewertet werden.

Tabelle 7.2: Anwendung des Jugendstrafrechts oder allgemeinen Strafrechts auf heranwachsende Straßenverkehrsstraftäter und Nicht-Straßenverkehrsstraftäter im Vergleich

	Straßenverkehrsstraftäter		**Nicht-Straßenverkehrsstraftäter**	
	absolut	in %	absolut	in %
JGG	15.549	58 %	100.003	83 %
allg. Strafrecht	11.165	42 %	20.844	17 %
Gesamt	26.714	100 %	120.847	100 %

1322 *Kusch,* NStZ 2006, 65, 67; *Werwigk-Hertneck/Rebmann*, ZRP 2003, 225, 228 f. mit kritischer Erwiderung von *Viehman,* ZRP 2003, 377 und mit zustimmendem Beitrag von *Hinz,* ZRP 2004, 90.

1323 So *Laubenthal/Nestler,* in: Döllinger/Schmidt-Semisch (Hrsg.), Jugendkriminalität, S. 475, 477.

1324 So *Werwigk-Hertneck/Rebmann*, ZRP 2003, 225, 228; *Kornprobst,* JR 2002, 309, 313.

1325 *Eisenberg,* JGG, § 105 Rn. 4; *Kreuzer,* NJW 2002, 2345, 2349; *Pruin,* Die Heranwachsendenregelung im deutschen Jugendstrafrecht, S. 66 ff.

1326 Z.B. *Hinz,* ZRP 2005, 192, 195; *Kusch,* NStZ 2006, 65, 67.

1327 *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 5 Rn. 30 f.

1328 So z.B. *2. Jugendstrafrechtsreform-Kommission,* DVJJ-Journal 2001, 345, 346 f.

1329 *Eisenberg*, JGG, § 105 Rn. 6.

Tabelle 7.2 veranschaulicht, dass bei der Anwendung von § 105 JGG ein erheblicher Unterschied zwischen Verkehrstätern und sonstigen Tätern besteht. Während bei letzteren zu 83 % die Voraussetzungen des § 105 JGG bejaht werden, wird die Gruppe der Verkehrsdelinquenten mit anteilig 42 % relativ häufig nach Erwachsenenstrafrecht sanktioniert. Bei Verkehrsdelikten wird eine Anwendung von Jugendstrafrecht auf Heranwachsende mithin äußerst restriktiv gehandhabt.[1330] Allerdings stellt diese Beobachtung kein Novum dar, sondern wurde bereits vielfach in der kriminologischen Literatur dokumentiert.[1331] Es wird vermutet, dass die relativ häufige Anwendung des allgemeinen Strafrechts auf Verkehrsdelikte aus der aufgrund von §§ 109 II S. 1, 79 I JGG nur dann eröffneten Möglichkeit eines Strafbefehlsverfahrens nach §§ 407 ff. StPO resultiert.[1332] Das Strafbefehlsverfahren als schriftliches und summarisches Verfahren ist eine Möglichkeit zur schnellen Erledigung einfach gelagerter Fälle von geringerer Tatschwere, von der speziell im Bereich der Verkehrsdelikte besonders häufig Gebrauch gemacht wird.[1333] Die Staatsanwaltschaften haben gerade für die im Straßenverkehrsbereich gängigen Delikte gemäß §§ 315 c, 316, 142, 222, 229 StGB, § 21 StVG generalisierende „Strafkataloge" entwickelt, die im Strafbefehlsverfahren zur Anwendung gelangen.[1334] Ein weiterer Grund für die vergleichsweise restriktive Anwendungspraxis bezüglich § 105 JGG bei der Verkehrskriminalität könnte sein, dass bei Massendelikten häufig aus verfahrensökonomischen Gründen von einer näheren Persönlichkeitserforschung abgesehen wird.[1335] Dafür spricht auch die kriminologisch belegte Tatsache, dass die Anwendungshäufigkeit des § 105 JGG mit der Schwere des Deliktes zunimmt. Denn bei schweren Straftaten kommt es vermutlich demgegenüber regelmäßig zu einer genaueren Persönlichkeitsforschung unter Einholung von Sachverständigengutachten, wodurch Reifedefizite besser entdeckt werden.[1336] Schließlich ist es bei einigen Formen der Verkehrsdelinquenz ohnehin mit Schwierigkeiten verbunden, gerichtlich eine Reifeverzögerung (§ 105 I Nr. 1 JGG) oder eine Jugendverfehlung (§ 105 I Nr. 2 JGG) festzustellen, da der junge Erwachsene ja immerhin als verantwortungsbewusst genug angesehen wird, um mit einem Kfz am Straßenverkehr mit all seinen Gefahren für Leib und Leben anderer teilzunehmen[1337].

[1330] So auch *Pruin,* S. 70.

[1331] *Eisenberg,* JGG, § 105 Rn. 4; *Pruin,* S. 70 ff.; *Heinz,* Das strafrechtliche Sanktionensystem, S. 109 f.; *Meier u.a.,* Jugendstrafrecht, § 5 Rn. 31.

[1332] *Eisenberg,* JGG, § 105 Rn. 5; *Kreuzer,* NJW 2002, 2345, 2349; *Laubenthal/Nestler,* in: Döllinger/Schmidt-Semisch (Hrsg.), Jugendkriminalität, S. 475, 477.

[1333] *StatBA (Hrsg.),* Staatsanwaltschaften 2011, S. 88 ff.

[1334] *Freyschmidt,* S. 216; *Brönke/Laschewski,* Das Verkehrsstrafrecht, S. 32.

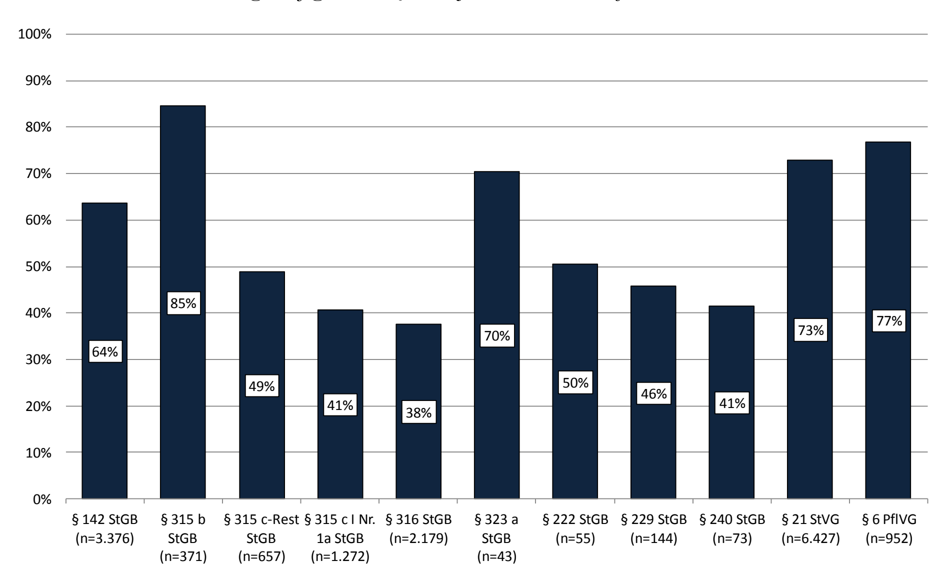
[1335] *Eisenberg,* JGG, § 105 Rn. 5.

[1336] *Laubenthal/Nestler,* in: Döllinger/Schmidt-Semisch (Hrsg.), Jugendkriminalität, S. 475, 477; *Eisenberg,* JGG, § 105 Rn. 5; *Streng,* Jugendstrafrecht, Rn. 85.

[1337] Darauf hinweisend auch *Kornprobst,* JR 2002, 309, 313.

Wenn man sich die Anwendungshäufigkeit des § 105 JGG bei den einzelnen Verkehrsdelikten vergegenwärtigt *(Schaubild 7.10)*[1338], werden die bisherigen Annahmen zum Teil bestärkt, teilweise aber auch relativiert.

Schaubild 7.10: Anwendungshäufigkeit des § 105 JGG bei den Straßenverkehrsdelikten



Die geringste Anwendung von Jugendstrafrecht findet bei der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) statt. Hierbei handelt es sich nämlich um ein Delikt, das aufgrund des oftmals eindeutig zugrunde liegenden Sachverhalts zumeist durch das Strafbefehlsverfahren abgeurteilt wird. Ähnliche Überlegungen im Hinblick auf die geringe Anwendungshäufigkeit von § 105 JGG gelten für die Gefährdung des Straßenverkehrs, die Nötigung sowie die fahrlässige Körperverletzung und Tötung im Straßenverkehr. Erhöhte Anteile können indes bei den Straftaten nach § 315 b StGB (85 %), § 6 PflVG (77 %), § 21 StVG (73 %), § 323 a StGB (70 %) sowie § 142 StGB (64 %) festgestellt werden. Bei diesen Formen der Verkehrsdelinquenz handelt es sich nicht selten um typische Jugendverfehlungen, welche die Anwendung des JGG indizieren. Diesem Umstand scheinen die Jugendgerichte oftmals Rechnung zu tragen, wenngleich die Möglichkeit zur schnellen Erledigung in Form des Strafbefehlsverfahrens dann nicht mehr besteht.

Die Praxis, in Teilbereichen der Verkehrskriminalität grundsätzlich allgemeines Strafrecht anzuwenden, weil nur in diesem Fall die Erledigungsmöglichkeit über einen Strafbefehl gegeben ist, scheint bedenklich. Denn eine exakte Aufarbeitung

[1338] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.8a im Anhang.*

der Hintergründe und Entstehungszusammenhänge auch in diesem Bereich weist doch oftmals eher auf jugendgemäßes bzw. altersspezifisches Verhalten in einer Übergangszeit hin. Ein Verkehrsvergehen scheidet nicht schon deshalb als Jugendverfehlung aus, weil derartige Vergehen von Tätern aller Altersklassen begangen werden.[1339] Ebenso wenig lässt sich aus der Innehabung der Fahrerlaubnis auf das Vorliegen von Erwachsenenreife schließen. Eine vom Gesetz nicht vorgesehene Regel- und Ausnahmeprüfung dahingehend, dass bei Verkehrsdelikten als Regel vom Erwachsenenstrafrecht ausgegangen wird, ist daher abzulehnen.[1340]

3. Sanktionierung nach Erwachsenenstrafrecht

In einem nächsten Schritt wird die straßenverkehrsrechtliche Sanktionierungspraxis für das allgemeine Strafrecht analysiert. An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass die informellen Sanktionen, speziell die verfahrensrechtlichen Einstellungen auf Grundlage der StPO, nicht mit abgebildet werden können, weil diese nicht in das BZR einzutragen sind.[1341] Diese bedauerliche Tatsache muss bei der Interpretation der Befunde stets im Hinterkopf behalten werden. Es besteht vor allem die Gefahr, dass die Nichtberücksichtigung der informellen Sanktionen des allgemeinen Strafrechts, vor allen Dingen der §§ 153, 153 a StPO, zu einer nicht unerheblichen Verzerrung der Sanktionsstrukur für die Verkehrsdelinquenten führt. Da die in der Untersuchung einbezogenen Verkehrsdelikte allesamt Vergehen im Sinne des § 12 II StGB sind und sich die Verkehrsdelinquenz durch ihre massenhafte Begehung auszeichnet, liegt der Schluss nahe, dass die genannten Opportunitätsvorschriften einen nicht unerheblich großen Anwendungsbereich genießen.[1342] In welchem Umfang nun tatsächlich von den Opportunitätsvorschriften der StPO auf dem Gebiet der Straßenverkehrskriminalität Gebrauch gemacht wird, ist den Strafrechtspflegestatistiken nur mit Vorbehalt zu entnehmen. Immerhin kann den Daten der Staatsanwaltschaftsstatistik[1343] entnommen werden, dass bei den Straßenverkehrsstrafsachen der Antrag auf Erlass eines Strafbefehls mit anteilig über 20 % die mit Abstand häufigste Erledigungsart darstellt.

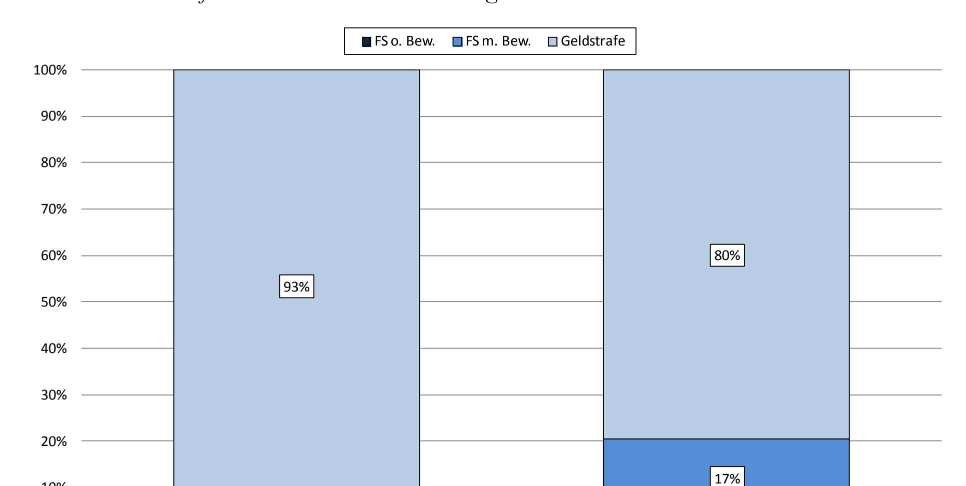
3.1 Verteilung der Hauptstrafen des StGB

Schaubild 7.11 gibt einen Überblick über die Verteilung der Sanktionen des StGB bei der Verkehrskriminalität und Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1344]

[1339] *Brunner/Dölling,* JGG, § 105 Rn. 14c.
[1340] *AG Saalfeld,* NStZ 1994, 89; *Ostermann,* BA 1987, 11, 18.
[1341] Siehe dazu *Kapitel 5, 4.1.*
[1342] Zum § 153 a StPO bei Verkehrsdelikten vgl. *Fromm/Schmidtke,* NZV 2007, 552 ff.
[1343] *StatBA (Hrsg.),* Fachserie 10: Rechtspflege, Reihe 2.6: Staatsanwaltschaften 2011, S. 88.
[1344] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.9a im Anhang.*

Zusammen mit den Freiheitsstrafen erfasst ist dabei jeweils auch der militärische Strafarrest, der aber praktisch keine Bedeutung hat.[1345]

Schaubild 7.11: Sanktionen des StGB bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Der überwiegende Teil aller Sanktionen entfällt sowohl bei den Verkehrsdelikten mit 93 % als auch den sonstigen Delikten mit 80 % auf die Geldstrafe. Lediglich 1 % der Verkehrstäter werden zu einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung, 6 % zu einer Freiheitsstrafe mit Bewährung verurteilt. Bei der sonstigen Kriminalität hat die unbedingte Freiheitsstrafe mit einem Anteil von 4 % und die Strafaussetzung mit einem Anteil von 17 % eine signifikant höhere Relevanz. Dies war nicht anders zu erwarten, da die meisten Verkehrsdelikte relativ niedrigen Strafrahmen aufweisen. Ferner ist vor dem Hintergrund der massenhaften Verstöße im Straßenverkehr zu vermuten, dass es sich bei Verkehrstätern zu einem beachtlichen Teil um Personen handelt, die keinerlei Sozialisationsdefekte aufweisen. In der Konsequenz wird vermutlich eine geringe Vorstrafenbelastung der Verkehrsdelinquenten vorliegen, die sich mindernd auf die Sanktionierungshärte auswirkt.[1346]

Schaubild 7.12 erweitert die bisherige Betrachtung auf die Verteilung der Sanktionen des StGB bei den verschiedenen Verkehrsdelikten.[1347] Freiheitsstrafen wer-

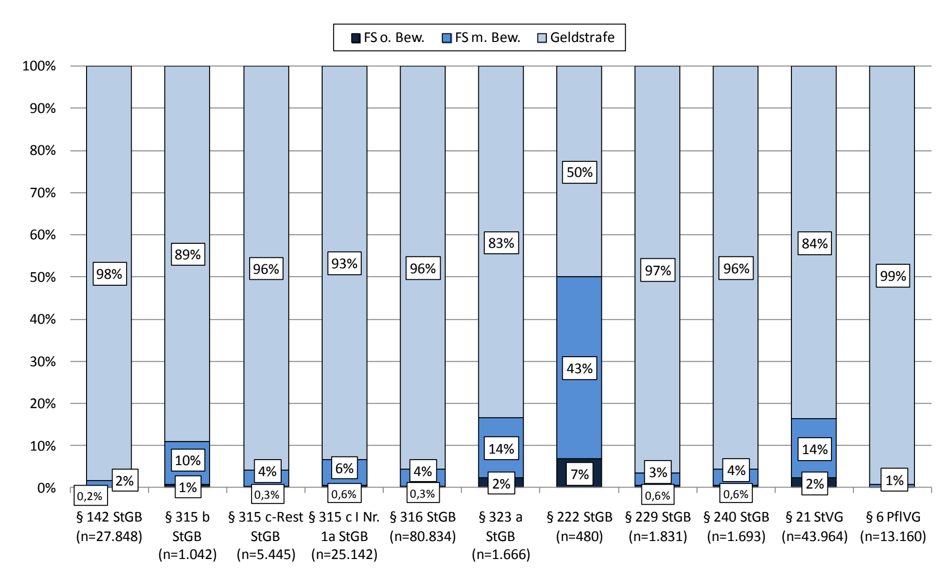
[1345] Im Datensatz finden sich insgesamt 104 Entscheidungen zum Strafarrest. Straßenverkehrsspezifische Bezugsentscheidungen sind hiervon jedoch nicht betroffen.

[1346] Vgl. dazu später Punkt *5*.

[1347] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.9a im Anhang*.

den jedenfalls häufiger verhängt als Jugendstrafen[1348]. Ursache dafür ist zum einen, dass der Erziehungsgedanke des JGG nicht gilt, und zum anderen, dass bei einigen Verkehrsstraftätern ein Vorleben in Form gewisser Vorstrafen vorhanden sein dürfte, das sich verschärfend auf die Strafzumessung auswirkt.

Schaubild 7.12: Sanktionen des StGB bei den Straßenverkehrsdelikten



Überdies zeigt sich, dass die Unterschiede in der Sanktionierung nach dem StGB zwischen den einzelnen Verkehrsdelikten überwiegend eher geringfügig sind. Speziell jedoch die fahrlässige Tötung (§ 222 StGB), aber auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG), der Vollrausch (§ 323 a StGB) und der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB) fallen teilweise nicht unerheblich aus dem Rahmen. Am strengsten ist die Sanktionierung der fahrlässigen Tötung. Die Hälfte der Täter wird mit Freiheitsentziehungen bestraft. Selbst die unbedingte Freiheitsstrafe hat einen nicht unbeträchtlichen Anteil von 7 %. Diese vergleichsweise harte Sanktionierung resultiert aus dem hohen objektiven Unrechtsgehalt, der sich in dem Tod eines anderen Menschen manifestiert. Gleichwohl werden 50 % der Täter lediglich mit einer Geldstrafe sanktioniert. Dies könnte Ausdruck einer eher geringen Schuld im Einzelfall sein, welche die Bestrafung mit einem bedingten oder sogar unbedingten Freiheitsentzug entbehrlich macht.

Auf den ersten Blick unerwartet ist der vergleichsweise hohe Anteil von Freiheitsstrafen beim Fahren ohne Fahrerlaubnis, weist doch der Tatbestand des § 21

[1348] Siehe nochmals *Schaubild 7.7.*

StVG einen eher geringen gesetzlichen Strafrahmen auf (Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe). Ferner stellt § 47 StGB den Grundsatz auf, dass kurze Freiheitsstrafen nur in Ausnamefällen zu verhängen sind. Dennoch werden 2 % der Täter zu einer unbedingten und sogar 14 % zu einer bedingten Freiheitsstrafe verurteilt. In der kriminologischen Literatur wird eine durchschnittlich hohe Vorstrafenbelastung der Täter des § 21 StVG vermutet, darüber hinaus aber auch ein sehr enger Zusammenhang zwischen dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und der allgemeinen Kriminalität.[1349] Die Annahme einer relativ hohen Vorstrafenbelastung scheint sich vorliegend bereits in der Sanktionsverteilung zu bestätigen.

§ 315 b StGB ist in den hier ausgesonderten Bezugsentscheidungen das abstrakt schwerste Delikt mit einem vergleichsweise hohen gesetzlichen Strafrahmen. Dementsprechend macht die Freiheitsstrafe mit und ohne Bewährung immerhin einen Anteil von 11 % aus. Aber auch hier sind unbedingte Freiheitsentziehungen die seltene Ausnahme (<1 %). Vielmehr wird auch auf Taten nach § 315 b StGB zu 89 % mit der Verhängung einer Geldstrafe reagiert.

Der absolute Großteil der Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss wird ebenfalls mit der Geldstrafe sanktioniert[1350], obwohl der Alkoholtäter im Straßenverkehr von Teilen der kriminologischen Literatur als höchst problematisch eingestuft wird (Stichwort: „fahrende Trinker“).[1351] In der Breite muss es sich indes größtenteils um Einmal- und/oder Ersttäter handeln, die ansonsten nicht strafrechtlich auffällig werden. Die kleine Tätergruppe im Rahmen der Alkoholdelikte, die zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt wurden (n=434), dürften hingegen mehr als eine (einschlägige) Vorstrafe aufweisen. Ähnliches gilt für die mit einer bedingten Freiheitsstrafe sanktionierten Alkoholtäter (n=5.069), wenngleich der Freiheitsentzug nach Maßgabe des § 56 StGB zur Bewährung ausgesetzt wurde. Eine sehr problematische Tätergruppe könnte unter anderem bei den Verurteilungen nach § 323 a StGB zu finden sein. Der Vollrauschtäter stellt zwar quantitativ lediglich einen sehr kleinen Teil der Verkehrsdelinquenten, wird jedoch vergleichsweise streng sanktioniert. Mehr als 2 % der Sanktionen sind unbedingte, gut 14 % zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafen.

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB wird selbst beim Vergleich der einzelnen Verkehrsdelikte untereinander sehr milde sanktioniert. Die stationären Maßnahmen spielen mit einem Anteil von 0,2 % (n=59) so gut wie gar keine Rolle. Auch die Strafaussetzung zur Bewährung stellt mit anteilig knapp 2 % (n=428) den Ausnahmefall dar.

Die mildeste Sanktionierung kann schließlich beim Pflichtversicherungsverstoß nach § 6 PflVG festgestellt werden. Bei diesem Delikt ist die vollstreckte

[1349] Vgl. hierzu oben *Kapitel 3, 2.5* und sogleich Punkt *5*.

[1350] Bei § 315 c I Nr. 1a StGB wird zu 93 %, bei § 316 StGB zu 96 % und bei § 323 a StGB zu 83 % eine Geldstrafe verhängt.

[1351] Siehe hierzu *Kapitel 3, 2.3*.

Freiheitsstrafe nahezu bedeutungslos (0,04 %)[1352]. Auch die Strafaussetzung zur Bewährung ist mit einem Anteil von unter 1 % (n=111) der Ausnahmefall. Hier spiegeln sich der niedrige gesetzliche Strafrahmen des § 6 PflVG (Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe) sowie der für derartige Taten typische Bagatellcharakter wider.

3.2 Freiheitsstrafe

Nun richtet sich die Betrachtung auf die Freiheitsstrafe als schärfste Sanktionsform des StGB. Da es sich bei der Verkehrskriminalität um ein Massenphänomen sowie bei den meisten Verkehrstaten bereits unter Berücksichtigung ihrer gesetzlichen Strafrahmen eher um leichtere Delikte handelt, muss es sich bei der nachfolgend betrachteten Täterpopulation fast zwangsläufig um eine solche handeln, die als problematisch und rückfallgefährdet einzustufen ist. Dies gilt speziell im Hinblick auf diejenigen Verkehrsdelikte, die mit einer nicht zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe sanktioniert worden sind.

3.2.1 Freiheitstrafe ohne Bewährung

Da die Bezugsentscheidung an den hypothetischen Risikoeintritt anknüpft, werden Personen, denen gegenüber eine stationäre Sanktion vollstreckt worden ist, dann in der vorliegenden Untersuchung erfasst, wenn das Erledigungsdatum nach Vollverbüßung bzw. das Entlassungsdatum bei Strafrestaussetzung im Bezugsjahr 2004 liegt. Nachfolgend wird demzufolge dargestellt, inwiefern die zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilten Verkehrstäter (n=1.583) ihre Strafe vollverbüßt haben oder vorzeitig infolge einer Strafrestaussetzung in Freiheit entlassen wurden. Wie bereits ausgeführt, kann eine derartige Analyse bereits gewisse Indizien für die in *Kapitel 8* untersuchte Legalbewährung der aus der Haft entlassenen Verkehrstäter liefern. Denn das kriminalpolitische Ziel der Strafrestaussetzung besteht in der konsequenten Umsetzung des Strafzwecks der *Spezialprävention.*[1353]

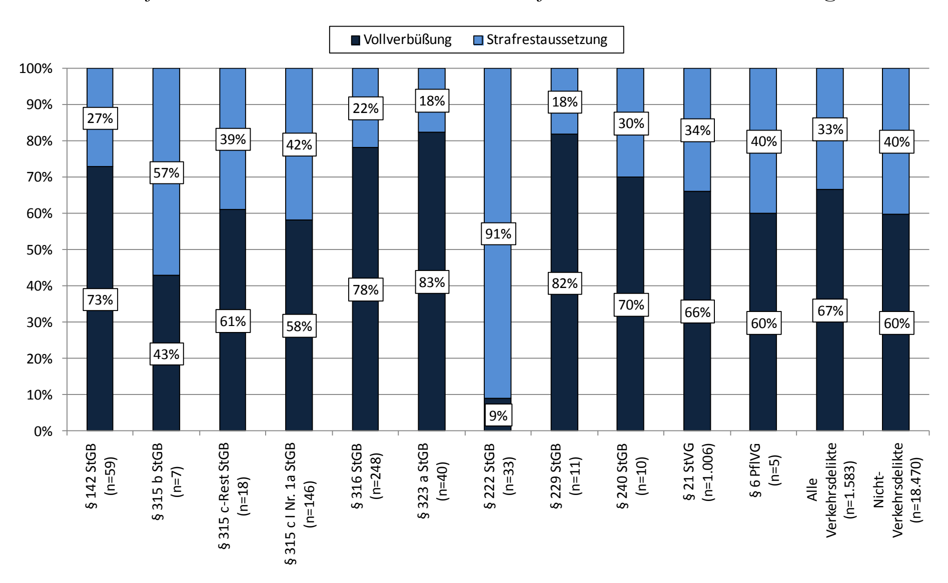
Schaubild 7.13 veranschaulicht die Verteilung der Freiheitsstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung bei den Verkehrsdelikten und den sonstigen Delikten im Vergleich.[1354] Wegen der teilweisen sehr geringen Fallzahlen müssen die Ergebnisse jedoch stets unter einem gewissen Vorbehalt gestellt werden. Es zeigt sich jedoch, dass im Gegensatz zu den Jugendstrafen ohne Bewährung der Anteil von Vollverbüßern bei den Verkehrsdelikten mit 67 % höher ist als der entsprechende Anteil bei den Nicht-Verkehrsdelikten mit 60 %.

[1352] Von 16.015 Bezugsentscheidungen zu § 6 PflVG wurde lediglich in 5 Fällen eine unbedingte Freiheitsstrafe verhängt.

[1353] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 125; *Streng,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 122.

[1354] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.10a im Anhang.* Bei den Nicht-Verkehrsdelikten existieren 11 Entscheidungen, bei denen die entsprechende Information zur Art der Erledigung fehlt. Diese Entscheidungen sind in Schaubild 7.13 nicht berücksichtigt.

Schaubild 7.13: Verteilung der Freiheitsstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Die eher geringe Strafrestaussetzungsquote bei den Verkehrsdelikten scheint Ausdruck einer als problematisch einzustufenden Tätergruppe zu sein. Denn zum einen sind gerade diejenigen Fälle erfasst, in denen das aburteilende Gericht zunächst eine Verhängung der unbedingten Freiheitsstrafe gegenüber einem Verkehrsstraftäter entweder wegen der Schwere der Straftat und/oder mangels positiver Sozialprognose als notwendig ansah. Ferner konnte bei dieser Tätergruppe trotz des Vollzugs der Freiheitsstrafe weiterhin keine positive Prognose über das weitere Legalverhalten gestellt werden. Eine hinreichend resozialisierende Wirkung im Strafvollzug auf diese Verurteilte hat anscheinend insoweit nicht stattgefunden, dass eine vorzeitige Entlassung unter Berücksichtigung des Sicherheitsinteresses der Allgemeinheit verantwortet werden konnte.

Aus den nachfolgenden *Schaubildern 7.14* und *7.15* gehen nun die Verteilungen der Dauer der verhängten Freiheitsstrafen ohne Bewährung für Verkehrsdelikte und die Delikte der „klassischen" Kriminalität im Vergleich hervor.[1355]

[1355] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.11a im Anhang*. 3 Entscheidungen zu § 316 StGB und 47 Entscheidungen zu § 21 StVG weisen fehlerhafte Eintragungen zu der Länge der verhängten Freiheitsstrafe auf. Bei den Nicht-Verkehrsdelikten betrifft dies eine Entscheidung. Diese Entscheidungen sind mithin in den Schaubildern 7.14 und 7.15 nicht enthalten.

Schaubild 7.14: Dauer der Freiheitsstrafe ohne Bewährung bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

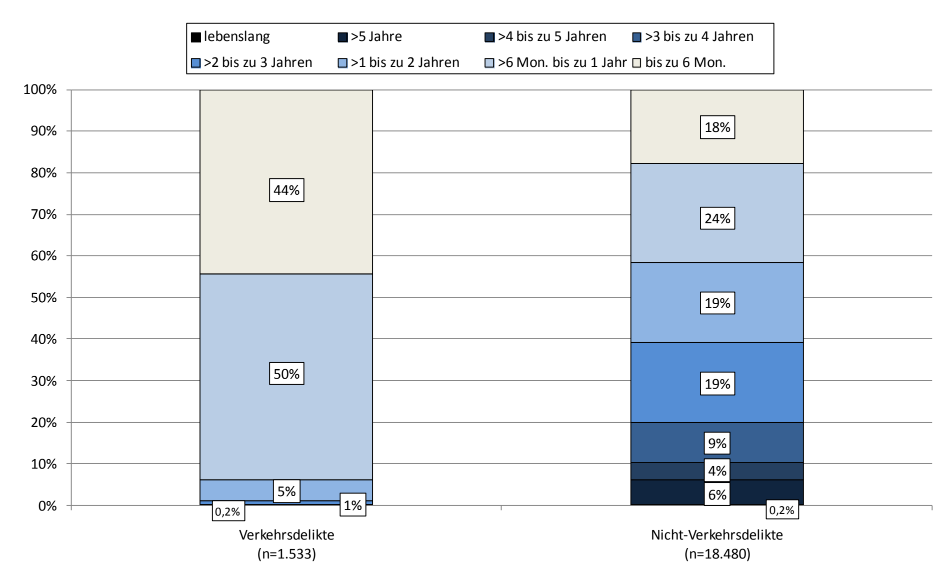
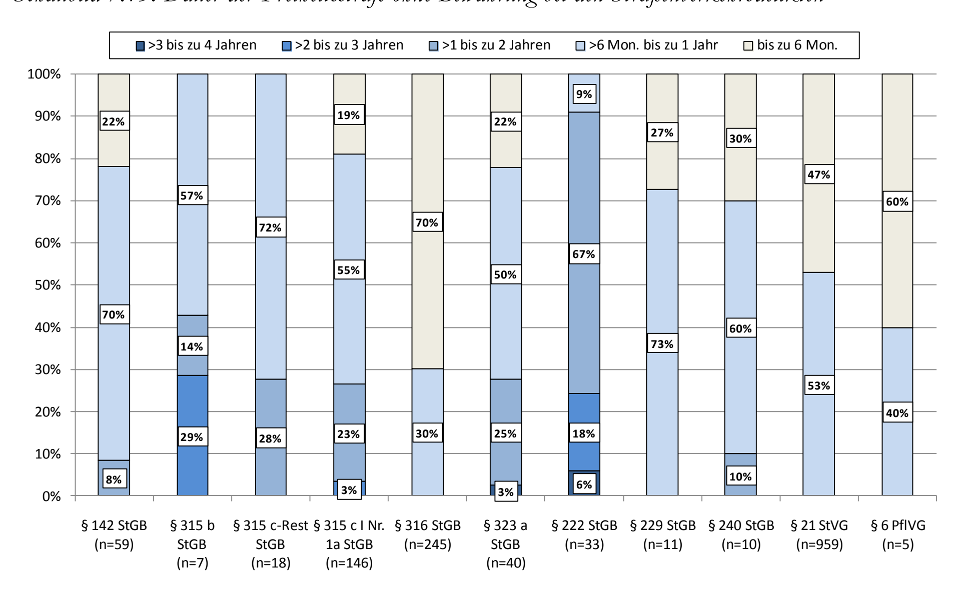


Schaubild 7.15: Dauer der Freiheitsstrafe ohne Bewährung bei den Straßenverkehrsdelikten



Betrachtet man die Dauer von unbedingten Freiheitsstrafen bei der Verkehrskriminalität, fällt sofort der dominierende Anteil der Länge bis zu einem Jahr von 94 % auf. Dabei ist besonders der hohe Anteil der Freiheitsstrafen bis (einschließlich) sechs Monate von 44 % vor dem Hintergrund der Vorschrift des § 47 StGB bemerkenswert. Allerdings ist zu beachten, dass sich gerade wegen § 47 StGB die meisten Freiheitsstrafen im kurzfristigen Bereich genau auf eine Länge von sechs Monaten belaufen. Kurze Freiheitsstrafen haben bei den Nicht-Verkehrsdelikten hingegen nur einen Anteil von 18 %. Darüber hinaus ist bei diesen Delikten der Anteil von Freiheitsstrafen von sechs Monaten bis zu einem Jahr mit 24 % größer als der von kurzen Freiheitsstrafen. Ein anteiliges Absinken mit steigender Dauer der Freiheitsstrafe erst ab dieser Gruppe dürfte hier dem Ausnahmecharakter des § 47 StGB zuzuschreiben sein.[1356] Kurze Freiheitsstrafen haben mithin speziell bei der Verkehrskriminalität ihren Anwendungsbereich. Selbst Freiheitsstrafen (im aussetzungsfähigen Bereich) von einem bis zwei Jahren werden bei den Verkehrsdelikten nur noch in 5 % der Fälle, Freiheitsstrafen zwischen zwei und drei Jahren nur noch in 1 % der Fälle verhängt. Die entsprechenden Anteile betragen bei der Nicht-Verkehrsdelinquenz dagegen jeweils 19 %. Freiheitsstrafen von einer Länge über drei Jahren sind auf dem Gebiet der Verkehrsdelinquenz nahezu ohne Relevanz (0,2 %; n=3). Die Verhängung einer Freiheitsstrafe über fünf Jahren ist ausgeschlossen, weil kein in die Untersuchung einbezogenes Delikt einen gesetzlichen Strafrahmen über fünf Jahre Freiheitsstrafe aufweist.[1357] Bei der Nicht-Verkehrskriminalität haben die längeren Freiheitsstrafen aufgrund des breiten Spektrums der erfassten Delikte freilich ihren Anwendungsbereich, wobei auch hier die Anteile grundsätzlich mit steigender Dauer der Freiheitsstrafe absinken. Im Ergebnis ist zu konstatieren, dass bei den Verkehrsdelikten nahezu alle unbedingten Freiheitsstrafen im aussetzungsfähigen Bereich liegen. Nur bei 16 Verurteilungen lautet das Strafmaß auf über zwei Jahre. Bei Taten nach § 316 StGB mit anteilig 70 %, § 21 StVG mit anteilig 47 % und § 6 PflVG mit anteilig 60 % werden häufig unbedingte Freiheitsstrafen bis einschließlich sechs Monaten verhängt.

3.2.2 Freiheitsstrafe mit Bewährung

Im Bereich bis zu zwei Jahren Freiheitsstrafe kann das Gericht die Vollstreckung nach § 56 StGB zur Bewährung aussetzen. Neben einer möglichen Erteilung von Auflagen (§ 56 b StGB) und Weisungen (§ 56 c StGB) kann das Gericht den Verurteilten der Aufsicht und Leitung eines Bewährungshelfers unterstellen. Das kriminalpolitische Ziel der Strafaussetzung zur Bewährung besteht maßgeblich in der Förderung des Strafzwecks der *Spezialprävention.*[1358]

[1356] So auch *Köhler,* S. 156.

[1357] Einzige Ausnahme sind die Qualifikationen des § 315 b III StGB, welche die Tat zum Verbrechen qualifizieren, wenn der Täter unter den Voraussetzungen des § 315 III StGB handelt. Derartige Fälle sind im Datensatz jedoch nicht enthalten.

[1358] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 96.

Es ist wiederum von Interesse, wie häufig grundsätzlich aussetzungsfähige Freiheitsstrafen bis zu zwei Jahren tatsächlich zur Bewährung ausgesetzt werden. Wie bereits dargelegt, bildet der Rückfalldatensatz jedoch für derartige Berechnungen keine taugliche Datengrundlage. Nach den Daten der StVS wurden im Jahr 2004 15.515 aussetzungsfähige Freiheitsstrafen wegen Straftaten im Straßenverkehr verhängt.[1359] Davon wurden 12.238 zur Bewährung ausgesetzt, so dass sich eine Aussetzungsquote von 79 % ergibt. Zudem wird die Aussetzungsquote mit steigender Strafdauer immer geringer. Bei einer Freiheitsstrafe von unter sechs Monaten beträgt die Aussetzungsquote 83 %, bei einer Strafdauer von genau sechs Monaten 75 %, bei sechs bis neun Monaten 69 %, bei neun bis zwölf Monaten ebenfalls 69 % und schließlich bei einer Freiheitsstrafe zwischen einem und zwei Jahren nur noch 62 %. Die Untersuchung von *Weigelt* zu den Bewährungsstrafen konnte ähnliche Aussetzungsquoten ermitteln und ebenfalls belegen, dass die Chance zur Strafaussetzung grundsätzlich mit zunehmender Strafdauer abnimmt.[1360] Ferner sind im Vergleich zu anderen Deliktgruppen die Aussetzungsquoten bei den Verkehrsdelikten eher gering.[1361] Damit wird erneut deutlich, dass die Verkehrstäter, gegenüber denen eine Freiheitsstrafe verhängt worden ist, zumindest zu einem gewissen Anteil einer problematischen und rückfallgefährdeten Täterpopulation angehören.

3.2.2.1 Dauer der Freiheitsstrafe mit Bewährung

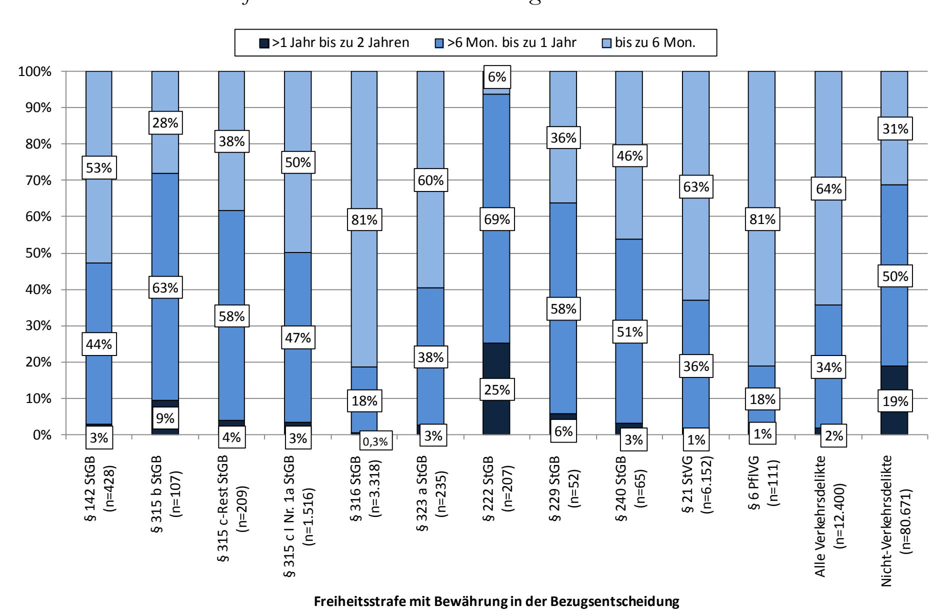
Wesentlicher Einflussfaktor für eine Strafaussetzung zur Bewährung ist das tatsächlich verhängte Strafmaß. Das Gesetz stellt insofern unterschiedlich strenge Anforderungen an eine etwaige Aussetzung, wobei sich die Gerichte an der verhängten Strafdauer zu orientieren haben.

Schaubild 7.16 zeigt vergleichend die Dauer der ausgesetzten Freiheitsstrafen bei den Verkehrsdelikten und der Nicht-Verkehrskriminalität.[1362] Wiederum sind es die Verkehrsdelikte nach § 316 StGB, § 21 StVG und § 6 PflVG, bei denen sich im Falle einer Verurteilung zu einer bedingten Freiheitsstrafe die Dauer größtenteils bis einschließlich sechs Monaten beläuft.[1363] Ebenfalls überwiegend eine Dauer bis sechs Monate haben die Bewährungsstrafen bei Verurteilungen wegen sonstiger alkoholbedingter Straßenverkehrsdelikte (§ 315 c I Nr. 1a StGB, § 323 a StGB) oder wegen § 142 StGB. Bei den übrigen Formen der Straßenverkehrsdelinquenz bewegen sich die zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafen überwiegend im Bereich von sechs Monaten und einem Jahr. Soweit nach dem gesetzlichen Strafrahmen möglich, haben Bewährungsstrafen zwischen einem und zwei Jahren auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität eine untergeordnete Bedeutung.

[1359] *StBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 144 f.
[1360] *Weigelt,* S. 92 ff.
[1361] *Weigelt,* S. 94 und dort die entsprechende Tabelle 4.1.13a im Anhang.
[1362] Absolutzahlen siehe *Tabelle 7.12a im Anhang.* Zwei fehlerhafte Eintragungen sind nicht enthalten.
[1363] 81 % bei § 316 StGB, 63 % bei § 21 StVG, 81 % bei § 6 PflVG.

Lediglich bei Taten nach § 222 StGB liegt die Dauer der Bewährungsstrafe in immerhin einem Viertel der Fälle zwischen einem und zwei Jahren.

Schaubild 7.16: Dauer der Freiheitsstrafe mit Bewährung bei den Straßenverkehrsdelikten und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



3.2.2.2 Dauer der Bewährungszeit

Gemäß § 56 a II StGB beginnt die Bewährungszeit „mit der Rechtskraft der Entscheidung über die Strafaussetzung". Der Tag der Rechtskraft ist gemäß § 5 I Nr. 5 BZRG, das Ende der Bewährungszeit gemäß § 7 I BZRG im BZR einzutragen. Die Bewährungszeit muss mindestens zwei und darf höchstens fünf Jahre dauern (§ 56 a I S. 2 StGB). Für die Bemessung kommt es grundsätzlich allein auf spezialpräventive Erwägungen an.[1364] Aufgrund dessen bemisst sich die Dauer der Bewährungszeit danach, wie lange auf den Täter mit dem Mittel der Strafaussetzung samt flankierenden Maßnahmen eingewirkt werden muss, um ihn zu einem dauerhaften Leben ohne Straftaten zu veranlassen.[1365] *Tabelle 7.3* skizziert vergleichend die Bewährungszeit bei ausgesetzten Freiheitsstrafen für die Verkehrsdelikte und Nicht-Verkehrsdelikte. Von den 12.400 Freiheitsstrafen zur Bewährung auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität sind allerdings nur in 57 % der Fälle (n=7.111) exakte und fehlerfreie Angaben zur Bewährungszeit im BZR enthalten. Bei den zur Bewährung ausgesetzten Nicht-Verkehrsdelikten (n=80.673) ist eine

[1364] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 108.
[1365] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 59.

entsprechende Analyse aufgrund exakter Eintragungen sogar nur in 51 % (n=41.513) der Fälle möglich. Aufgrund dieses großen Datenverlustes sind die Ergebnisse zur Dauer der Bewährung daher in ihrer Aussagekraft beschränkt.

Tabelle 7.3: Bewährungszeit bei ausgesetzten Freiheitsstrafen für die Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

	Straßenverkehrskriminalität		**Nicht-Straßenverkehrskriminalität**	
Bewährungszeit	absolut	in %	absolut	in %
2 Jahre	2.264	32 %	13.057	31 %
>2 bis <3 Jahre	61	0,9 %	475	1 %
3 Jahre	3.956	56 %	23.393	56 %
>3 bis <4 Jahre	10	0,1 %	105	0,2 %
4 Jahre	646	9 %	3.591	9 %
>4 bis <5Jahre	-	-	8	0,02 %
5 Jahre	174	2 %	884	2 %
Insgesamt	7.111	100 %	41.513	100 %

Es zeigt sich, dass die Verteilung der Bewährungsdauer bei beiden Kriminalitätsformen nahezu identisch ist. Der überwiegende Teil der angeordneten Bewährungszeit entfällt mit 56 % auf die Dauer von genau drei Jahren. Knapp ein Drittel aller Bewährungsstrafen belaufen sich auf eine Bewährungszeit von exakt zwei Jahren. Ferner brachte knapp ein Zehntel aller Verurteilungen eine Bewährungszeit von vier Jahren mit sich. Eine Bewährungsdauer mit dem Höchstmaß von fünf Jahren ist sowohl bei den Verkehrsdelikten als auch der sonstigen Kriminalität der Ausnahmefall (2 %). Besonders auffällig ist, dass Bewährungszeiträume zwischen diesen Jahresabständen mit einem Anteil von etwas mehr als einem Prozent äußerst selten sind. Insofern kann man zu dem Fazit gelangen, dass Gerichte die Bewährungszeit fast ausschließlich in Jahresschritten bemessen, obwohl sie durch den Gesetzgeber hierzu nicht angehalten sind (sog. „Prägnanztendenz“).[1366]

Die Untersuchung von *Weigelt* zu den Bewährungsstrafen hat ähnliche Tendenzen im Hinblick auf die Bewährungsdauer ermittelt.[1367] Die regelmäßige Anordnung einer dreijährigen Bewährungszeit konnte sogar weitgehend unabhängig von Merkmalen wie Strafdauer der ausgesetzten Freiheitsstrafe, Geschlecht und Nationalität der Verurteilten sowie der Art des Deliktes festgestellt werden.[1368] *Weigelt* gelangt zu dem Resümee, dass die Wahl einer dreijährigen Regelbewährungszeit vor dem Hintergrund der Mindestbewährungszeit von zwei Jahren einleuchtend sei. Wolle nämlich die strafgerichtliche Praxis für die vom sog. Normalfall abweichenden Fälle noch einen Spielraum nach unten haben, andererseits aber

[1366] So *Weigelt,* S. 126.
[1367] *Weigelt,* S. 124 ff.
[1368] *Weigelt,* S. 126 ff.

keine unnötig langen Bewährungszeiten anordnen, biete sich drei Jahre als Regelzeitraum an. Zudem stehe dann für ungünstig gelagerte Fälle ein weiterer Spielraum nach oben von zwei Jahren zur Verfügung.

3.2.2.3 Anordnung von Bewährungshilfe

Einer Auswertung zugänglich ist schließlich eine etwaige Unterstellung des Verurteilten unter die Bewährungsaufsicht, da diese gemäß § 7 II BZRG in das BZR eingetragen wird. Wie bereits dem Gesetzeswortlaut des § 56 d I StGB entnommen werden kann, verfolgt die Unterstellung des Verurteilten unter die Aufsicht und Leitung eines Bewährungshelfers eine ausschließlich *spezialpräventive Zielsetzung („wenn dies angezeigt ist, um [den Verurteilten] von Straftaten abzuhalten“).*[1369] Während im Jugendstrafrecht die Anordnung der Bewährungshilfe obligatorisch ist (§ 24 JGG), wird im Erwachsenenstrafrecht das Gericht die Unterstellung unter die Bewährungshilfe bei einer ungünstigen Sozialprognose bzw. bei Zweifel dahingehend, ob der Verurteilte sonst die Bewährungszeit ohne erneute Straffälligkeit durchlaufen wird, anordnen.[1370] Es wurde bereits aufgezeigt, dass es bei den Verkehrsdelikten nur in seltenen, eher schlecht gelagerten Fällen überhaupt zur Verhängung einer Freiheitsstrafe kommt. Speziell bei den Verkehrsstraftaten als Massenkriminalität ist die Hauptsanktion mehr noch als in den übrigen Deliktbereichen die Geldstrafe. Bekommen Verkehrstäter Freiheitsstrafen im aussetzungsfähigen Bereich, fallen die Prognosen hinsichtlich ihrer zukünftigen Legalbewährung oftmals schlecht aus und führen so insgesamt zu einer geringeren Aussetzungsquote. Dies lässt vermuten, dass auch die Unterstellungsquoten gerade bei den Verkehrsdelikten vergleichsweise hoch ausfallen.[1371] Um diese Vermutung zu überprüfen, zeigt *Schaubild 7.17* die Bewährungsunterstellungsquote ausgesetzter Freiheitsstrafen.[1372] Entgegen den Erwartungen ist der Anteil von Bewährungsstrafen mit Unterstellung unter Bewährungshilfe bei den Verkehrsdelikten etwas niedriger als bei den anderen Straftaten. Verkehrsstraftäter werden mithin von den Strafgerichten günstiger prognostiziert. Dies verwundert, da hier Freiheitsstrafen nur in ungünstig gelagerten Fällen verhängt werden. Andererseits konnte ebenfalls dargelegt werden, dass sich die hier verhängten Bewährungsstrafen größtenteils im unteren Bereich bis zu sechs Monaten, maximal einem Jahr Freiheitsstrafe bewegen. In diesem Strafbereich ist die Unterstellungsquote allgemein gering.[1373] Ferner hat der typische Verkehrsdelinquent wohl eher weniger mit sozialen Problemlagen zu kämpfen, bei denen die Bewährungshilfe unterstützend einwirken könnte. Im Durchschnitt besonders günstig scheint die Prognose bei den Tätern einer fahrläs-

[1369] *Meier,* Strafrechtliche Sanktionen, S. 114.
[1370] *Jehle/Weigelt,* BewHi 2004, 149, 161.
[1371] So auch *Weigelt,* S. 143.
[1372] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.13a im Anhang.* Umfassend zur Bewährungshilfeunterstellung siehe *Weigelt,* S. 135 ff.
[1373] *Weigelt,* S. 144.

sigen Tötung zu sein, da hier die Gerichte gerade einmal in 10 % der Fälle eine Unterstellung unter Bewährungshilfe für nötig erachten. Dies ist vermutlich darin bedingt, dass Straftaten nach § 222 StGB wegen ihres schweren Erfolgsunrechts zwar häufig die Verhängung einer (bedingten) Freiheitsstrafe erfordern, die Täter jedoch oftmals nicht strafrechtlich vorbelastete Personen sind, bei denen sich durch eine objektive Sorgfaltspflichtverletzung im Rahmen der Teilnahme am Straßenverkehr die „potentielle Deliktsituation" verwirklicht hat. Derartigen Tätergruppen kann durchschnittlich eine günstige Legalprognose auch ohne Bewährungshilfeunterstellung gestellt werden. Insgesamt sind die Unterschiede in den Unterstellungsquoten bei den Verkehrsdelikten jedoch eher gering.

Schaubild 7.17: Bewährungshilfeunterstellung wegen ausgesetzter Freiheitsstrafen bei den Straßenverkehrsdelikten und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

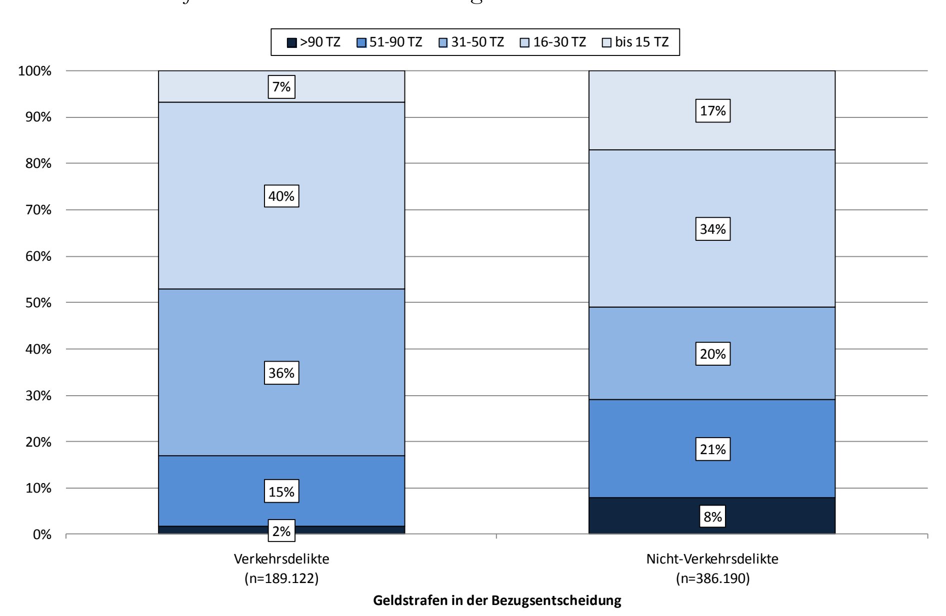
Bewährungsaufsicht keine Bewährungsaufsicht
100% 90% 80% 70% 60% 50% 40% 30% 20% 10% 0%
70% 71% 71% 70% 76% 64% 90% 77% 74% 70% 77% 72% 67%
30% 29% 29% 30% 24% 36% 10% 23% 26% 30% 23% 28% 33%
§ 142 StGB (n=428)
§ 315 b StGB (n=107)
§ 315 c-Rest StGB (n=209)
§ 315 c I Nr. 1a StGB (n=1.516)
§ 316 StGB (n=3.318)
§ 323 a StGB (n=235)
§ 222 StGB (n=207)
§ 229 StGB (n=52)
§ 240 StGB (n=65)
§ 21 StVG (n=6.152)
§ 6 PflVG (n=111)
Alle Verkehrsdelikte (n=12.400)
Nicht-Verkehrsdelikte (n=80.673)
Freiheitsstrafe mit Bewährung in der Bezugsentscheidung

3.3 Geldstrafe

Heutzutage stellt die Geldstrafe die Hauptsanktion im Erwachsenenstrafrecht dar. Bei den Verkehrsdelikten werden 93 %, bei den Delikten der sonstigen Kriminalität 80 % der Fälle mit dem Entzug von Geldmitteln sanktioniert. Aufgrund dieser vorrangigen Bedeutung ist die genaue Tagessatzverteilung verhängter Geldstrafen von Interesse. Daher zeigt *Schaubild 7.18* die im Bezugsjahr ergangenen Geldstrafen differenziert nach der Anzahl der Tagessätze bei der Verkehrskriminalität und der sonstigen Kriminalität im Vergleich.[1374]

[1374] Absolutzahlen siehe *Tabelle 7.14a im Anhang*. In 1.578 Fällen fehlt der Eintrag zur TZ-Anzahl.

Schaubild 7.18: Anzahl der Tagessätze von Geldstrafen bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Bei Betrachtung der Tagessatzanzahlen lässt sich zunächst einmal festhalten, dass sowohl bei der Verkehrskriminalität als auch der sonstigen Kriminalität am häufigsten Geldstrafen von 16 bis 30 Tagessätzen (40 % bei den Verkehrsdelikten, 34 % bei den Nicht-Verkehrsdelikten) verhängt werden. Allerdings zeigt sich ebenfalls, dass die Anteile der Geldstrafen mit höheren Tagesatzanzahlen bei der Nicht-Verkehrskriminalität größer sind. Während dort 21 % der Geldstrafen eine Anzahl von 51 bis 90 Tagessätzen und 8 % eine Anzahl von über 90 Tagessätzen aufweisen, liegen die entsprechenden Anteile für die Verkehrsdelikte bei 15 % (51-90 Tagessätze) und 2 % (über 90 Tagessätze). Vielmehr wird ein beträchtlicher Teil von 36 % der mit einer Geldstrafe sanktionierten Verkehrsdelikte mit einer Anzahl von 31 bis 50 Tagesätzen belegt. Ferner ist interessant, dass die niedrigen Tagessatzanzahlen (bis 15 Tagessätze) bei der Verkehrskriminalität mit 7 % eine vergleichsweise geringe Rolle spielen, während sonstige Straftaten immerhin zu 17 % mit einer entsprechenden Geldstrafe sanktioniert werden. Obschon die Verkehrsdelinquenz als Massenkriminalität durchschnittlich mit Geldstrafen von eher geringen Tagessatzanzahlen sanktioniert wird, bleibt zumindest die Verhängung von Tagessätzen im untersten Bereich eher die Ausnahme.

Schaubild 7.19: Anzahl der Tagessätze von Geldstrafen bei den Straßenverkehrsdelikten

Geldstrafen in der Bezugsentscheidung	>90 TZ	51-90 TZ	31-50 TZ	16-30 TZ	bis 15 TZ
§ 142 StGB (n=27.361)	1%	8%	20%	63%	8%
§ 315 b StGB (n=928)	6%	42%	38%	13%	1%
§ 315 c-Rest StGB (n=5.218)	3%	25%	53%	19%	1%
§ 315 c I Nr. 1a StGB (n=23.480)	3%	39%	53%	4%	0,2%
§ 316 StGB (n=77.268)	1%	10%	46%	41%	2%
§ 323 a StGB (n=1.391)	4%	32%	43%	20%	1%
§ 222 StGB (n=240)	70%	29%	1%	0,4%	0,4%
§ 229 StGB (n=1.768)	2%	14%	29%	52%	3%
§ 240 StGB (n=1.618)	2%	17%	42%	39%	1%
§ 21 StVG (n=36.806)	4%	18%	21%	45%	13%
§ 6 PflVG (n=13.044)	1%	4%	11%	55%	29%

Betrachtet man das Strafmaß der Geldstrafe bei den einzelnen Verkehrsdelikten (*Schaubild 7.19*)[1375], ist festzustellen, dass sich die Sanktionsintensität fast durchweg am unteren Bereich ansiedelt. Diese Beobachtung dürfte aus der vermutlichen Ersttätereigenschaft der meisten Verkehrsdelinquenten, aber auch aus dem relativ geringen Maß der jeweils verwirklichten Schuld resultieren. Darüber hinaus wird deutlich, dass sich grundsätzlich die (abstrakte) Schwere der jeweiligen Verkehrsstraftaten in der Verteilung der Tagessatzanzahlen widerspiegelt. Die bereits vom gesetzlichen Strafrahmen her eher leichteren Delikte nach § 6 PflVG und § 21 StVG werden zu 29 % (§ 6 PflVG) bzw. 13 % (§ 21 StVG) mit einer Geldstrafe von bis einschließlich 15 Tagessätzen sanktioniert. Ferner entfallen die größten Anteile auf Geldstrafen von 16-30 Tagessätzen (55 % bei § 6 PflVG und 45 % bei § 21 StVG). § 142 StGB weist ebenfalls ein durchschnittlich eher niedriges Strafmaß der Geldstrafe auf. 8 % sind Geldstrafen von bis zu 15, beträchtliche 63 % Geldstrafen von 16-30 Tagessätzen. Geldstrafen über 90 Tagessätze sind die absolute Ausnahme (1 %). Anders ist es jedoch bei § 222 StGB mit 70 % Geldstrafen von über 90 Tagessätzen und 29 % Geldstrafen von 51 bis 90 Tagessätzen, wobei indes die Schwere dieses Deliktes berücksichtigt werden muss. Dagegen ist die durchschnittlich nicht sehr hohe Tagessatzanzahl beim gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr bemerkenswert. Über die Hälfte der Geldstrafen bewegen sich bis einschließlich 50 Tagessätze, obwohl sich Taten nach § 315 b StGB durch

[1375] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.14a im Anhang*.

einen hohen Gefährlichkeitsgrad auszeichnen. Die Straßenverkehrsgefährdung durch Alkohol wird erwartungsgemäß auch im Hinblick auf das Strafmaß der Geldstrafe härter sanktioniert als die folgenlose Trunkenheit im Verkehr. Allerdings ist auch hier die Verhängung von über 90 Tagessätzen mit einem Anteil von 3 % die Ausnahme. Vielmehr beläuft sich der Großteil der Geldstrafen mit einem Anteil von 53 % auf 31-50 Tagessätze. Auch bei § 316 StGB und sogar bei § 323 a StGB entfällt der überwiegende Teil der Geldstrafen auf diese Gruppe (46 % bei § 316 StGB, 43 % bei § 323 a StGB). Eine leichte Tendenz hin zu einer strengeren Sanktionierung der Alkoholdelinquenz kann indes nicht abgestritten werden. Dies wird insbesondere deutlich, wenn man vergleichend die Verteilung der Tagessatzzahlen bei der alkoholbedingten Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 c I Nr. 1a StGB) und der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol (§ 315 c-Rest StGB) betrachtet. Trotz einheitlichen Strafrahmens wird § 315 c-Rest StGB durchschnittlich milder sanktioniert. Speziell die Anteile der geringen Geldstrafen von 16-30 Tagessätzen sind signifikant höher (19 %) als bei § 315 c I Nr. 1a StGB (4 %). Zudem wird gegen alkoholbedingte Gefährder des Straßenverkehrs häufiger eine Geldstrafe von 51-90 Tagessätzen (39 % bei § 315 c I Nr. 1a StGB; 25 % bei § 315 c-Rest StGB) verhängt.

4. Straßenverkehrsspezifische Sanktionierung

Neben Hauptsanktionen können gegen Verkehrsstraftäter die straßenverkehrsspezifischen Sanktionen des Fahrverbotes (§ 44 StGB) und der Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB) angeordnet werden.[1376] Speziell für die Frage der spezialpräventiven Wirkung des Verkehrsstrafrechts dürfte entscheidender als die Hauptstrafe sein, ob daneben eine verkehrsspezifische Sanktionsform verhängt wird.[1377] Leider können auf Grundlage der verwendeten Datenbasis keine Aussagen zu der Länge der Sperrfristen gemäß § 69 a StGB getroffen werden. Obwohl die Sperrfrist im BZRG einzutragen ist (§ 8 BZRG), stehen diese im für die Rückfalluntersuchung 2004 konzipierten Datensatz nicht zur Verfügung.[1378]

4.1 Verteilung der straßenverkehrsspezifischen Sanktionen

Schaubild 7.20 dokumentiert die Anteile verkehrsspezifischer Sanktionen in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsdelikt.[1379] Die einzelnen Säulen des Diagramms zeigen dabei anteilig, inwieweit das Delikt lediglich mit einer Hauptsanktion oder mit einer Hauptsanktion in Verbindung mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis nach §§ 69 ff. StGB bzw. einem Fahrverbot gemäß § 44 StGB sanktio-

[1376] Zu den straßenverkehrsspezifischen Sanktionen siehe *Kapitel 4, 2.*
[1377] So auch *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 289.
[1378] Vgl. *Kapitel 5, 4.3.2.* Zur Dauer des Fahrverbotes vgl. *Kapitel 8, 7.4.*
[1379] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.15a im Anhang.*

niert worden ist.[1380] Der Begriff der *Hauptsanktion* ist hier in einem weiten Sinne zu verstehen und umfasst das gesamte Spektrum der bisher dargestellten jugendstrafrechtlichen und erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionsformen, soweit neben ihnen die Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion möglich ist.

Schaubild 7.20: Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen bei den Straßenverkehrsdelikten

Verurteilungen wegen Straftaten im Straßenverkehr ziehen neben der Bestrafung mit einer Hauptsanktion in 58 % der Fälle ebenfalls eine straßenverkehrsspezifische Sanktion nach sich. Dabei entfällt wiederum der Großteil auf die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung nach §§ 69 ff. StGB (insgesamt 49 %). Die Nebenstrafe des Fahrverbotes hat im Vergleich dazu eine eher geringe Bedeutung (insgesamt 9 %). Wenn man ferner die jeweiligen Anteile betrachtet, spiegeln sich in der praktischen Handhabung größtenteils die gesetzlichen Vorgaben wider, da die im Regelkatalog des § 69 II StGB aufgelisteten Verkehrsstraftaten überdurchschnittlich hohe Anteile an Fahrerlaubnisentziehungen aufweisen. Primär bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss wird fast immer auch die Maßregel der §§ 69 ff. StGB verhängt (§ 315 c I Nr. 1a StGB: 93 %; § 316 StGB: 87 %; § 323 a StGB: 94 %). Wenn hier überhaupt von einem Entzug abgesehen wird, dann noch

[1380] Es existieren 4.936 Fälle, in denen neben der Entziehung der Fahrerlaubnis auch ein Fahrverbot verhängt worden ist. Hinzu kommen 126 Fälle, bei denen die Entziehung der Fahrerlaubnis isoliert angeordnet worden ist (vgl. § 71 II StGB). Aus Gründen der Übersicht werden die genannten Fälle im Schaubild bei der *Hauptsanktion i.V.m. Entziehung der Fahrerlaubnis* miterfasst.

am ehesten bei Taten nach § 316 StGB. Die Verhängung eines Fahrverbotes hat bei den alkoholbedingten Verkehrsstraftaten, trotz der Regelanordnung in § 44 I S. 2 StGB, eine extrem geringe Relevanz (jeweils 2 % bei § 315 c I Nr. 1a StGB und § 323 a StGB sowie 1 % bei § 316 StGB). Dies liegt daran, dass die Strafgerichte bei einer alkoholbedingten Verurteilung in erster Linie die Maßregel der Fahrerlaubnisentziehung anordnen. In den seltenen Fällen, in denen eine Entziehung unterbleibt, scheinen sich die Gerichte nicht in die Verhängung des Fahrverbotes zu flüchten, sondern belassen es überwiegend bei der Bestrafung mit einer Hauptsanktion und sehen von einem vorübergehenden Ausschluss des Verurteilten von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ab. Diese Sanktionierung könnte ein Hinweis auf den besonderen Ausnahmecharakter dieser Taten sein. Daneben wird vermutlich ein gewisser Teil der Fälle solche Trunkenheitstaten betreffen, bei denen die Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion durch den Strafrichter rechtlich nicht möglich ist (z.B. Trunkenheitsfahrten auf dem Fahrrad).

Die Regelanordnung in § 69 II StGB kommt ferner bei den Straftaten nach § 315 c ohne I Nr. 1a StGB zum Ausdruck, da hier in 63 % der Verurteilungen auch die Entziehung der Fahrerlaubnis erfolgt. Allerdings ist der entsprechende Anteil geringer als bei den alkoholbedingten Verkehrsdelikten, obgleich die Regelanordnung in § 69 II StGB nicht zwischen den verschiedenen Formen der Straßenverkehrsgefährdung differenziert. Rein nach dem Gesetzeswortlaut dürfte die alkoholbedingte und die sonstige Gefährdung des Straßenverkehrs diesbezüglich eigentlich nicht unterschiedlich behandelt werden. Dennoch gelangen die Strafgerichte bei Alkoholeinfluss erheblich häufiger zur Ungeeignetheit des Verkehrstäters zum Führen eines Kfz. Unabhängig davon ist es aber auch bei Taten nach § 315 c-Rest StGB nicht so, dass der Großteil der Verurteilten mit der Bestrafung einer (isolierten) Hauptsanktion davon kommt. Ganz im Gegenteil sind solche Verurteilungen mit anteiligen 11 % die Ausnahme. Statt der Entziehung der Fahrerlaubnis wird vielmehr in einem Viertel der Verurteilungen ein Fahrverbot angeordnet. Wird also eine Ungeeignetheit des Täters zum Führen eines Kfz verneint, halten die Strafgerichte dann oftmals die Verhängung eines Fahrverbotes als Denkzettel- und Besinnungsstrafe für angebracht und schuldangemessen.

Bei Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten, die nicht Gegenstand der in § 69 II StGB normierten Regelvermutung sind, wird insgesamt viel seltener die Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet. So ist bei den Taten nach §§ 222, 229, 240 StGB nicht die Fahrerlaubnisentziehung, sondern das Fahrverbot die primäre Reaktionsform. Einschränkend muss bei der Analyse jedoch berücksichtigt werden, dass ein Auswahlkriterium zur Identifizierung dieser Delikte als Verkehrstaten der gemeinsame Eintrag im BZR mit einer straßenverkehrsspezifischen Sanktion ist.[1381] Insofern findet bereits eine gewisse Vorselektion statt, weil solche

[1381] Siehe dazu im Einzelnen *Kapitel 6, 1.1.*

Taten ohne Kombination mit einem weiteren Verkehrsdelikt oder ohne Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion nicht erfasst werden.

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gehört nur unter engen Voraussetzungen zum Regeltatbestand des § 69 StGB. Dennoch wird in 24 % der Fälle die Fahrerlaubnis entzogen. Darüber hinaus wird zu 34 % ein Fahrverbot verhängt, so dass § 44 StGB hier im Vergleich zur Maßregel des § 69 StGB häufiger zur Anwendung kommt. Weiterhin wird beim gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr zu 63 % eine isolierte Hauptsanktion ausgesprochen. Ein Grund hierfür wird sein, dass § 315 b StGB Eingriffe von außen sanktioniert, mithin die Strafbarkeit nicht an einem Fehlverhalten im fließenden Straßenverkehr anknüpft. Ein weiterer Faktor könnte die relativ hohe Beteiligung jugendlicher Täter sein.[1382] Zumindest jedoch in Hinblick auf einen vorsätzlichen Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315 b I Nr. 3 StGB), bei dem der Täter sein Kraftfahrzeug in bewusst zweckwidriger Weise mit zumindest bedingtem Schädigungsvorsatz gleichsam als Waffe einsetzt, ist ein Eignungsmangel des Täters naheliegend. Verurteilungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis ziehen zu beträchtlichen 76 % ausschließlich eine Bestrafung mit einer Hauptsanktion nach sich. In 18 % der Verurteilungen wird darüber hinaus eine isolierte Sperrfrist (§ 69 a I S. 3 StGB) verhängt. Die Anordnung eines Fahrverbotes erfolgt nur in 5 % der Fälle. Es dürfte sich erneut mindernd auf die praktische Anwendungshäufigkeit auswirken, dass § 21 StVG weder in den Regeltatbeständen des § 69 II StGB noch in denen des § 44 I S. 2 StGB genannt wird. Eine weitere Ursache für die verhältnismäßig seltene Anwendung verkehrsspezifischer Sanktionen könnte in dem hohen Anteil jugendlicher und heranwachsender Straftäter bei § 21 StVG zu finden sein.[1383] Schließlich werden Delikte nach § 6 PflVG regemäßig (96 %) ausschließlich mit der Verhängung einer Hauptsanktion bestraft. Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist bei einer entsprechenden Verurteilung nahezu bedeutungslos (0,1 %; n=21).

4.2 Zusammenhang mit soziodemographischen Merkmalen

Nachdem die grundlegende Verteilung der straßenverkehrsspezifischen Sanktionen dargelegt worden ist, werden nun einige interessante Zusammenhänge mit den soziodemographischen Merkmalen Alter und Geschlecht[1384] vorgestellt.

4.2.1 Alter

Es ist zu vermuten, dass das Alter der Verkehrsstraftäter Auswirkungen darauf hat, ob bei einer Verurteilung neben einer Hautsanktion auch eine verkehrsspezifi-

[1382] Siehe *Kapitel 6, 2.1.2* und sogleich Punkt *4.2.1.*

[1383] Siehe *Kapitel 6, 2.1.4* und sogleich Punkt *4.2.1.*

[1384] Von einer Darstellung im Hinblick auf die Nationalität wird abgesehen, da eine entsprechende Analyse keine weiterführenden Erkenntnisse geliefert hat. Die Unterschiede in der Verteilung straßenverkehrsspezifischer Sanktionen bei Deutschen und Nichtdeutschen sind vielmehr äußerst gering.

sche Sanktion verhängt wird. Denn für die Eignungsbeurteilung im Rahmen des § 69 StGB – speziell bei außerhalb des Regelkatalogs des § 69 II StGB verwirklichten Taten – ist die Gesamtwürdigung der Persönlichkeit des Täters ausschlaggebend. In diesem Zusammenhang sind zum Beispiel die bisherige Fahrweise oder (einschlägige) Vorstrafen von Bedeutung.[1385] Solche Umstände werden bei erwachsenen Verkehrstätern eine höhere Relevanz haben als bei Jugendlichen, die zur Tatzeit nicht einmal im Besitz einer (Pkw-)Fahrerlaubnis waren.

Schaubild 7.21: Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen nach Altersgruppen bei der Straßenverkehrskriminalität

Schaubild 7.21 zeigt den Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen nach Altersgruppen bei der gesamten Straßenverkehrskriminalität.[1386] Es ist in der Tat deutlich zu erkennen, dass die Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion gegenüber jugendlichen Verkehrstätern die absolute Ausnahme ist. In dieser Altersgruppe entfallen lediglich 4 % auf eine isolierte Sperrfrist und 2 % auf das Fahrverbot. Auch gegenüber Heranwachsenden wird im Vergleich zu erwachsenen Verkehrstätern seltener eine Fahrerlaubnisentziehung (42 %) bzw. ein Fahrverbot (10 %) angeordnet. Bei den Erwachsenen hingegen ist eine relativ homogene Verteilung der Sanktionen in den verschiedenen Altersstufen festzustellen. Es besteht lediglich eine leichte Tendenz dahingehend, dass mit fortlaufendem Alter auch die

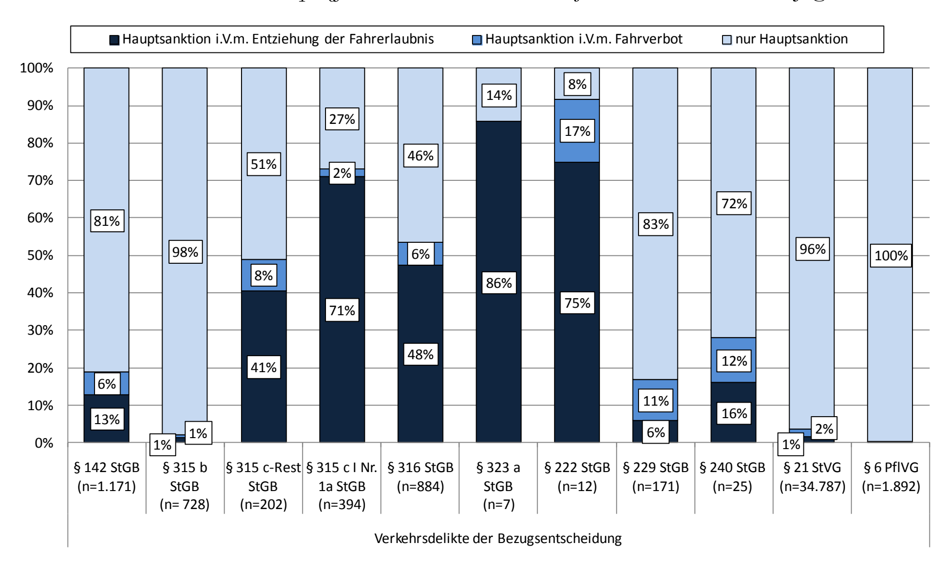
[1385] *Diemer,* in: Diemer/Schatz/Sonnen, JGG, § 7 Rn. 15.

[1386] Absolutzahlen siehe *Tabelle 7.16a im Anhang*. In sieben Fällen fehlt der Eintrag zum Alter.

Anteile von Fahrerlaubnisentziehungen leicht ansteigen, mit Ausnahme der Altersgruppe ab 60 Jahren. Eine Ursache dafür könnte sein, dass mit fortlaufendem Lebensalter auch die Gefahr (einschlägiger) Vorbelastungen steigt, welche sich negativ auf die gerichtliche Beurteilung der Geeignetheitsprüfung auswirken. Bemerkenswert ist zudem der relativ hohe Anteil von Fahrverboten bei den über 60-jährigen Tätern bei gleichzeitigem Absinken der Fahrerlaubnisentziehungsquote. Vermutlich kommt in dieser Sanktionierungspraxis die abweichende Deliktstruktur älterer Täter zum Ausdruck. So wurde bereits aufgezeigt, dass ältere Menschen anteilig häufiger durch § 142 StGB auffällig werden, während die Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss nicht mehr eine derartig dominante Stellung einnehmen wie bei den jüngeren Straßenverkehrstätern im Erwachsenenalter.[1387]

Im Hinblick auf die straßenverkehrsspezifische Sanktionierung bestehen zwischen jugendlichen, heranwachsenden und erwachsenen Verkehrsdelinquenten mithin wesentliche Unterschiede, so dass es sich lohnt die Anteile verkehrsspezifischer Sanktionen bei den Verkehrsdelikten der jeweiligen Altersgruppen näher zu beleuchten. Betrachtet man zunächst die Anteile bei den Verkehrsdelikten jugendlicher Täter (*Schaubild 7.22)*[1388], zeigt sich, dass § 6 PflVG, § 21 StVG und § 315 b StGB gar nicht oder äußerst selten mit einer verkehrsspezifischen Sanktion belegt werden.

Schaubild 7.22: Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen bei Straßenverkehrsdelikten von Jugendlichen



[1387] Siehe dazu *Kapitel 3, 3.1.*

[1388] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.17a im Anhang.*

Mit leichten Abstrichen gilt dies auch für § 229 StGB und § 240 StGB. Hier scheinen die Gerichte zumeist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich häufig um typische Delinquenzformen im Jugendalter handelt, bei denen die Verhängung einer isolierten Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nicht angezeigt ist, weil hierdurch eben eine künftige Gefährlichkeit für den Straßenverkehr nicht indiziert ist.[1389] Vielmehr scheint hier die ausschließliche Sanktionierung mit jugendstrafrechtlichen Reaktionsformen unter erzieherischen Gesichtspunkten sinnvoller. Ferner muss bei der Verhängung einer isolierten Sperrfrist befürchtet werden, dass der Jugendliche gewissermaßen in einen Teufelskreis geriete, weil er durch (wiederholte) straßenverkehrsrechtliche Auffälligkeit von Anfang an keine Fahrerlaubnis erwerben könnte und somit die legale Teilnahme am (motorisierten) Straßenverkehr für die Zukunft ausgeschlossen wäre. Wesentliche Ausnahmen von dieser Sanktionierungspraxis bestehen für Verurteilungen wegen alkoholbedingter Verkehrsdelikte, bei denen auch gegenüber Jugendlichen häufig von den §§ 69 ff. StGB Gebrauch gemacht wird. Hier halten sich die Gerichte wiederum häufig an die Vorgaben des Gesetzes in Form der Regelvermutung in § 69 II StGB. Lediglich bei § 316 StGB wird immerhin in 52 % der Fälle von der Verhängung einer isolierten Sperrfrist abgesehen. Ähnliches gilt für die Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol, bei der trotz der Regelanordnung in § 69 II Nr. 1 StGB ebenfalls häufig (51 %) ausschließlich eine Hauptsanktion verhängt wird. Schließlich bestehen selbst im Vergleich zu den Erwachsenen sehr große Anteile der §§ 69 ff. StGB bei der fahrlässigen Tötung, wobei hier jedoch die sehr kleine Fallzahl (n=12) berücksichtigt werden muss.

Schaubild 7.23 erweitert die bisherige Betrachtung auf die Tätergruppe der heranwachsenden Straßenverkehrsdelinquenten.[1390] Hier sind die Anteile straßenverkehrsspezifischer Sanktionen bei sämtlichen Formen der Verkehrskriminalität höher als bei den Jugendlichen und nähern sich stark den Anteilen bei den erwachsenen Straftätern *(Schaubild 7.24)*[1391] an. Vor allem jedoch im Hinblick auf § 21 StVG scheint auch bei heranwachsenden Straftätern die isolierte Verhängung einer Hauptsanktion mit Blick auf die Einwirkung auf das zukünftige Delinquenzverhalten vorzugswürdig. Zu denken ist in diesem Zusammenhang etwa an eine jugendrichterliche Weisung nach § 10 JGG (bei Bejahung des § 105 JGG), eine Fahrerlaubnis in einer bestimmten Zeit zu erwerben.[1392] Eine solche Maßnahme dürfte oftmals unter erzieherischen und spezialpräventiven Gesichtspunkten besser zur Vermeidung weiterer Verkehrsstraftaten geeignet sein. Vor allem bei der Anordnung einer selbständigen Sperre besteht die Gefahr einer „Verstärkung der kriminogenen Wirkungen des § 69 StGB in Gestalt von Folgetaten wie Fahren

---

[1389] Siehe dazu z.B. *Janiszewski,* NStZ 1992, 269 f.; *LG Mühlhausen,* NZV 2003, 206.

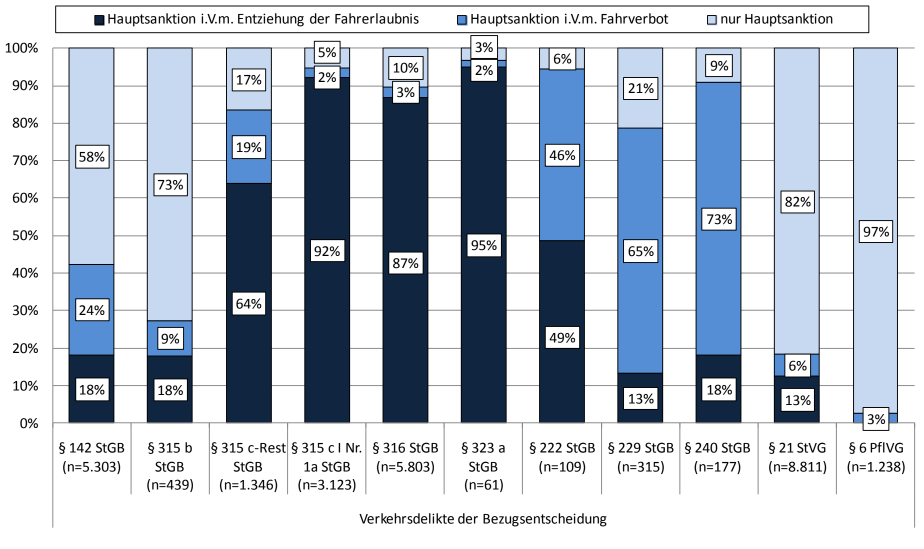
[1390] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.18a im Anhang.*

[1391] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.19a im Anhang.*

[1392] *AG Saalfeld,* StV 2005, 65, 66; *Rössner,* in: Meier u.a. (Hrsg.), JGG, § 7 Rn. 13.

ohne Fahrerlaubnis und Verkehrsunfallflucht, was im Widerspruch zu Bemühungen um Vermeidung von Folgedelikten stünde".[1393]

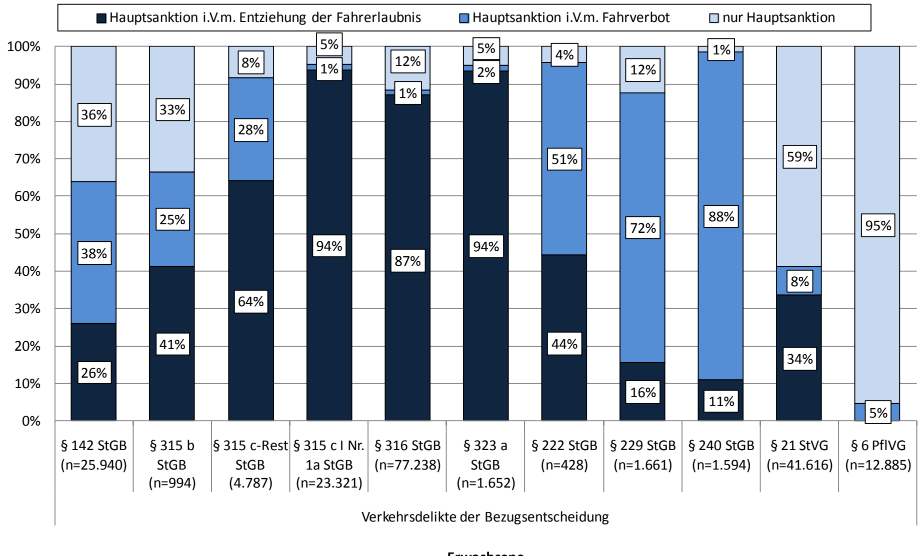
Schaubild 7.23: Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen bei Straßenverkehrsdelikten von Heranwachsenden



Bei erwachsenen Verkehrstätern ist schließlich die isolierte Bestrafung mit einer Hauptsanktion die Ausnahme. Abgesehen von § 6 PflVG wird aber auch hier bei Verurteilungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in 59 % der Fälle auf die Anordnung einer verkehrsspezifischen Sanktion verzichtet. Da bei den Erwachsenen aber immerhin gegenüber 34 % der wegen § 21 StVG Verurteilten der Entzug der Fahrerlaubnis bzw. eine isolierte Sperrfrist angeordnet wird, handelt es sich bei dieser Gruppe vermutlich um (einschlägig) vorbestrafte Täter, für die auch zukünftig mit weiteren, die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Straftaten zu rechnen ist. Auffällig ist schließlich, dass gegenüber erwachsenen Tätern des § 315 b StGB häufiger eine Fahrerlaubnisentziehung (41 %) oder ein Fahrverbot (25 %) verhängt wird. Es ist zu vermuten, dass die Taten von Erwachsenen häufig Eingriffe in den Straßenverkehr unter Benutzung eines Kfz (§ 315 b I Nr. 3 StGB) sind, bei denen die Beeinträchtigung der Straßenverkehrssicherheit regelmäßig offen zutage tritt und die mit den Katalogtaten des § 69 II StGB vergleichbar sind.

[1393] *AG Saalfeld*, StV 2005, 65, 66; *Eisenberg*, JGG, § 7 Rn. 76.

Schaubild 7.24: Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen bei Straßenverkehrsdelikten von Erwachsenen



4.2.2 Geschlecht

In einem nächsten Schritt werden Unterschiede in der Verteilung straßenverkehrsspezifischer Sanktionen bei weiblichen und männlichen Verkehrsdelinquenten analysiert *(Schaubilder 7.25* und *7.26).*[1394] Bei den Ergebnissen ist stets zu beachten, dass Frauen insgesamt seltener Verkehrsdelikte begehen als Männer.[1395]

Grundsätzlich ist für beide Geschlechter eine sehr ähnliche Verteilung der Sanktionen festzustellen. Allerdings fällt auf, dass bei den Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss die Anteile der Fahrerlaubnisentziehungen bei den Frauen höher sind, wobei der Unterschied insgesamt indes eher gering ist.[1396] Zumindest bei der Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB kann im Hinblick auf die Fahrerlaubnisentziehungsquote ein nennenswerter Unterschied zwischen Frauen (92 %) und Männern (86 %) ausgemacht werden. Auf der anderen Seite sind bei den Frauen die Anteile der Maßregel nach §§ 69 ff. StGB bei denjenigen Formen der Verkehrsdelinquenz, für welche die Regelvermutung des § 69 II StGB nicht gilt, im Vergleich zu den Männern geringer. Ein Grund hierfür dürfte sein, dass der aburteilende Richter in diesen Fällen eine eingehende Prüfung des Eignungsmangels auf Grundlage einer Gesamtwürdigung von Tat und Täterpersönlichkeit vornehmen muss. Hierbei sind vor allem (einschlägige) Vorstrafen von hoher Relevanz.

[1394] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 7.20a* und *7.21a im Anhang.*
[1395] Hierzu im Einzelnen *Kapitel 6, 2.2.*
[1396] Zu dieser Erkenntnis gelangt auch *Köhler,* S. 161.

Schaubild 7.25: Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen bei Straßenverkehrsdelikten von Männern

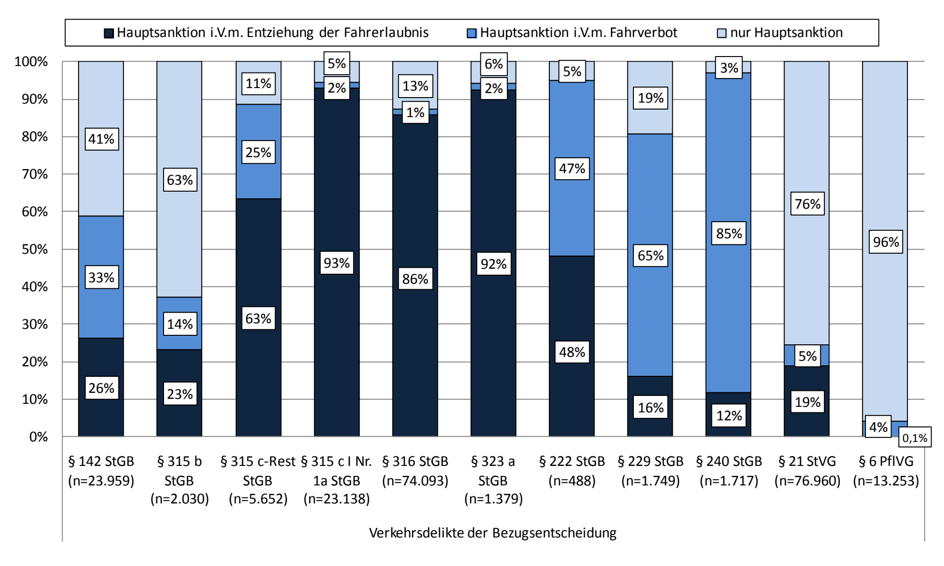
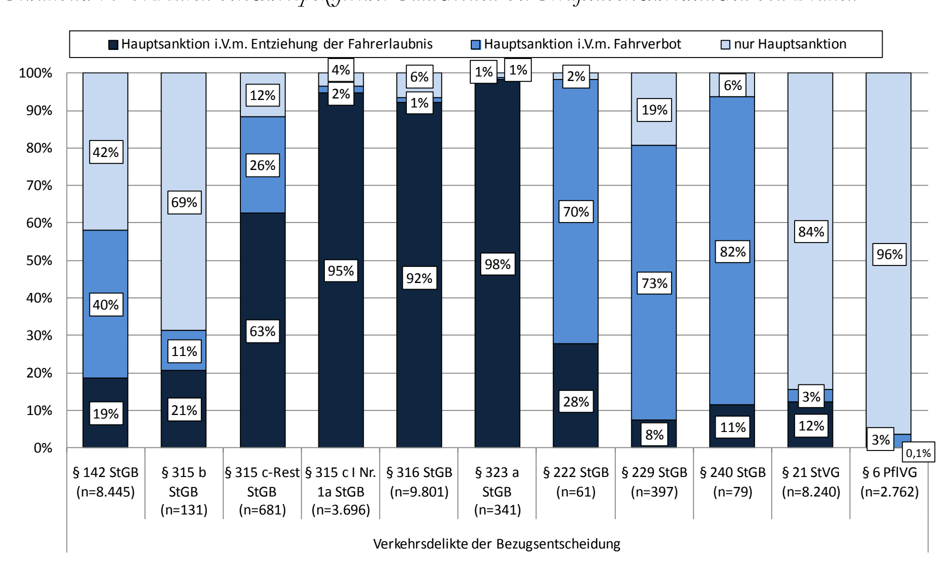


Schaubild 7.26: Anteil verkehrsspezifischer Sanktionen bei Straßenverkehrsdelikten von Frauen

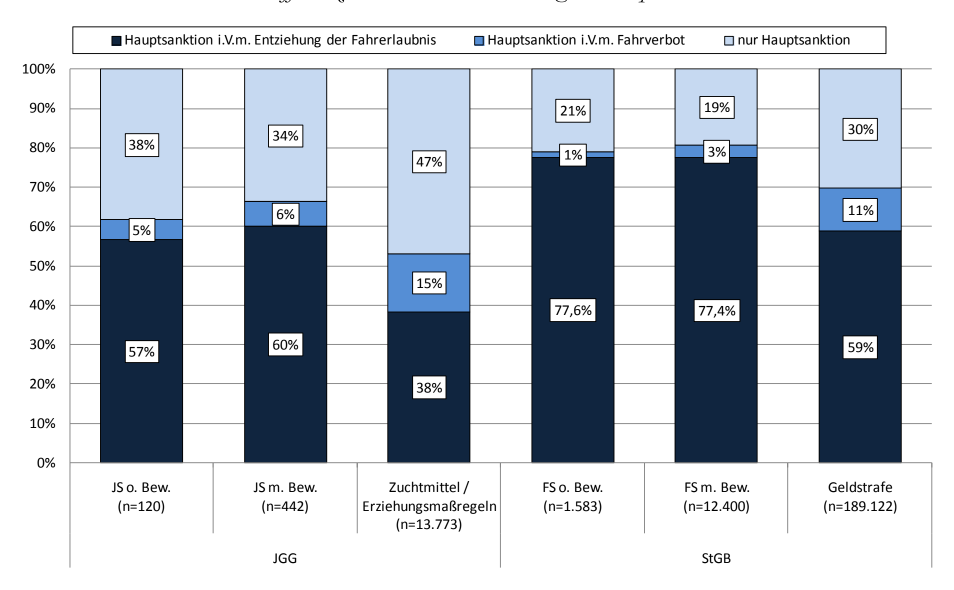


Denn ein maßgeblicher Umstand bei der Gesamtwürdigung ist eine straßenverkehrsspezifische Vorbelastung des Täters, die in Zusammenschau mit der zu aburteilenden Straftat gewichtige Indizien für den Eignungsmangel liefern kann. Frauen werden vermutlich eine geringere (einschlägige) Vorstrafenbelastung aufweisen als Männer[1397], die sich positiv auf die Bewertung der Eignung zum Führen eines Kfz auswirkt. Obwohl also den Frauen bei Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten außerhalb des Regekatalogs seltener die Fahrerlaubnis entzogen wird, bleibt es in diesen Fällen meistens jedoch nicht bei der Verhängung einer isolierten Hauptstrafe, sondern es wird zusätzlich ein Fahrverbot ausgesprochen.[1398]

4.3 Sanktionskombinationen

Bisher wurde der Zusammenhang von Haupt- und verkehrsspezifischer Sanktionierung unabhängig von der konkreten Art der verhängten Hauptstrafe dargestellt. Je schwerer die Sanktionsart ist, desto eher müsste auch die Maßregel der §§ 69 ff. StGB angewendet werden. Denn der Grad der vom Delikt ausgehenden Gefährdung für den Straßenverkehr dürfte sich nicht nur in der Sanktionsart niederschlagen, sondern auch auf die (Nicht-)Eignung des Täters zum Führen eines Kfz schließen lassen.

Schaubild 7.27: Anteil von Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot bei der Straßenverkehrskriminalität differenziert nach Art der verhängten Hauptsanktion



[1397] Hierzu sogleich Punkt *5.2.1.2*; vgl. auch *Köhler,* S. 161 ff.
[1398] So jedenfalls bei den Straftaten nach § 142, § 222 und § 229 StGB.

Um diese These zu überprüfen, dokumentiert *Schaubild 7.27* für die Verkehrskriminalität, inwiefern neben der Verhängung einer Hauptstrafe auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot angeordnet worden ist, wobei jeweils zwischen den verschiedenen Sanktionsformen des JGG und StGB differenziert wird.[1399] Der Begriff der Hauptstrafe ist hierbei erneut in einem weiten Sinne zu verstehen, so dass trotz der fehlenden Strafwirkungen von Erziehungsmaßregeln und Zuchtmittel (vgl. § 13 III JGG) auch diese Reaktionsformen des JGG erfasst sind. Die jugendrechtlichen Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG sind vorliegend nicht berücksichtigt, weil weder ein Fahrverbot nach § 44 StGB noch die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB neben ihnen verhängt werden darf.[1400]

Die grundsätzliche Vermutung, dass mit Schwere der verhängten Sanktion auch die Anteile der Fahrerlaubnisentziehungen ansteigen, lässt sich in der Tendenz durchaus bestätigen. Besonders deutlich wird dies bei der Verhängung der Sanktionen des allgemeinen Strafrechts, wenngleich die Unterschiede zwischen vollstreckten und ausgesetzten Freiheitsstrafen verschwindend gering sind. Während bei der Verhängung einer Freiheitsstrafe zu etwas mehr als 77 % auch der Entzug der Fahrerlaubnis angeordnet wird, beträgt dieser Anteil bei der Sanktionierung mit einer Geldstrafe „nur" 59 %.

Die Vereinbarkeit der Strafaussetzung mit der Entziehung wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Maßregel in Fällen charakterlicher Ungeeignetheit die Gefahr künftiger Straßenverkehrsstraftaten durch den Täter voraussetzt, während umgekehrt die Strafaussetzung zur Bewährung nach § 56 StGB an die Erwartung geknüpft ist, dass der Täter in Zukunft keine Straftaten begehen wird.[1401] Der fehlende Widerspruch wird deutlich, wenn man berücksichtigt, dass die Fahrerlaubnisentziehung die Allgemeinheit durch den alsbald mit der Rechtskraft des Urteils wirksam werdenden Ausschluss des verurteilten Kraftfahrers vom Straßenverkehr zu schützen sucht, während Ziel der Strafaussetzung die unter dem Druck der ausgesetzten Strafe allmählich zu erwartende Änderung der inneren Einstellung zu den Strafgesetzen ist. Allerdings muss das Gericht im Urteil dann eingehend begründen, wieso trotz günstiger Prognose i.S. von § 56 StGB eine Gefährlichkeit des Täters i.S. von § 69 StGB gegeben sein soll.[1402] Möglicherweise kann sich sogar erst aufgrund der Fahrerlaubnisentziehung eine günstige Prognose für die Strafaussetzung ergeben. Umgekehrt bedeutet Versagung der Aussetzung nicht zwangsläufig Bejahung der „Ungeeignetheit".[1403] Ferner steht es der Entziehung nicht entgegen, wenn der Verurteilte aufgrund gleichzeitig verhängter Freiheitsstrafe in der nächsten Zeit ohnehin nicht am Straßenverkehr teilnehmen kann

[1399] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.22a im Anhang*.

[1400] Siehe hierzu *Kapitel 4, 2.2.2.1*.

[1401] *Hentschel,* TFF, Rn. 648; vgl. hierzu auch *Geppert*, JR 2002, 114, 115.

[1402] *Hentschel/Krumm,* Rn. 443; *Burmann,* in: Burmann u.a., StVR, § 69 StGB Rn. 3; *Stree/Kinzig,* in: Schönke/Schröder, § 69 Rn. 21; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 1.

[1403] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 1; *Stree/Kinzig,* in: Schönke/Schröder, § 69 Rn. 21.

und unter Umständen bei der Entlassung aus dem Strafvollzug wieder „geeignet" sein könnte.[1404] Mit Rücksicht auf die weiterreichenden Folgen einer Fahrerlaubnisentziehung kann mithin auch der Ablauf der Sperrfist während der Haftzeit kein zulässiger Grund sein, von der Maßregel abzusehen.

Die Anordnung eines Fahrverbotes spielt bei der Verhängung einer unbedingten Freiheitsstrafe so gut wie gar keine Rolle, weil die Dauer des Fahrverbotes drei Monate nicht übersteigen darf. Wird die Freiheitsstrafe zur Bewährung ausgesetzt, wird ein Fahrverbot zwar etwas häufiger (3 %) verhängt, ist insgesamt aber auch hier von untergeordneter Bedeutung. Bei der Sanktionierung mit einer Geldstrafe wird hingegen immerhin in 11 % der Verurteilungen ein Fahrverbot angeordnet.

Im Bereich des Jugendstrafrechts wird ebenfalls häufiger die Fahrerlaubnis entzogen bzw. eine Sperrfrist ausgesprochen, wenn eine Jugendstrafe verhängt wird. Hier betragen die Anteile bei der unbedingten 57 % und bei der bedingten Jugendstrafe 60 %. Bei Verhängungen von Zuchtmitteln und/oder Erziehungsmaßregeln werden die §§ 69 ff. StGB nur noch in 38 % der Fälle angeordnet. Hier hat dann die Verhängung eines Fahrverbotes mit anteilig 15 % eine gewisse Relevanz, während die entsprechenden Anteile beim Freiheitsentzug lediglich 6 % (ausgesetzte Jugendstrafe) bzw. 5 % (vollstreckte Jugendstrafe) betragen. Da die Verhängung einer Jugendstrafe unter sechs Monaten nicht möglich ist (18 I JGG), ist jedoch in den Fällen der nicht zur Bewährung ausgesetzten Jugendstrafen die Anordnung eines Fahrverbotes wenig nachvollziehbar.

Zuletzt ist noch darauf hinzuweisen, dass sich bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss das Absinken der Fahrerlaubnisentziehungsquote mit abnehmender Sanktionshärte nicht feststellen lässt. Hier ist sind die Anteile bezüglich der Entziehung der Fahrerlaubnis nahezu konstant hoch und unabhängig von der verhängten Sanktionsform. Dies resultiert maßgeblich aus der Regelvermutung in § 69 II StGB, welche die regelmäßige Fahrerlaubnisentziehung unabhängig von der Schwere der konkreten Tat oder der Persönlichkeit des Täters anordnet.

5. Sanktionierung und Voreintragungen

Das Vorleben des Täters ist ein entscheidender Punkt, den die Gerichte bei der Strafzumessung zu berücksichtigen haben (vgl. § 46 II StGB). Dabei steht vor allen Dingen die Frage der Vorstrafenbelastung im Vordergrund.[1405] Daher sollen als weitere Variable die Voreintragungen und ihre Auswirkungen auf die Sanktionierung der Verkehrskriminalität untersucht werden. Während die bisherige Betrachtungsweise stets auf die Analyse des Bezugsjahres 2004 beschränkt war, wird im Folgenden auch der Zeitraum vor der Bezugsentscheidung berücksichtigt.

[1404] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 62, 107.

[1405] *Streng,* in: NK StGB, § 46 Rn. 66 ff.; *Miebach,* in: MüKo StGB, § 46 Rn. 111 ff.; *Stree/Kinzig,* in: Schönke/Schröder, § 46 Rn. 31 f.; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 182 ff.

Dazu werden die vor der Bezugsentscheidung liegenden Voreintragungen, soweit sie noch im BZR registriert sind, erfasst. Dieser rückwärtige Zeitraum ist grundsätzlich unbegrenzt. Natürlich ist es aber möglich, dass weit zurückliegende Voreintragungen zum Zeitpunkt der Bezugsentscheidung bereits getilgt und damit nicht mehr im BZR erfassbar sind.

Eine strafschärfende Wirkung von Vorstrafen wird vor allem dann angenommen, wenn diese einschlägig sind oder erkennen lassen, dass der Täter sich über frühere Warnungen in Form der Verurteilung bzw. Sanktionierung hinweggesetzt hat.[1406] Ferner können sich aus dem Vorliegen (einschlägiger) Vorstrafen eine erhöhte Schuld des Täters sowie die gesteigerte Notwendigkeit einer strafrechtlichen Einwirkung ergeben.[1407] Aufgrund der bisherigen Erkenntnisse ist zu vermuten, dass Verkehrsstäter durchschnittlich weniger Voreintragungen aufweisen als Täter der „klassischen" Kriminalität.

5.1 Begriff der Voreintragung

Zunächst gilt es zu klären, was in den nachfolgenden Untersuchungen als strafrechtliche Voreintragung bzw. Vorstrafe erfasst wird.[1408] Wie bei der Bezugsentscheidung kann es sich auch bei den hier analysierten Voreintragungen freilich nur um solche handeln, die im BZR- oder Erziehungsregister eingetragen sind. Erfasst werden demnach sowohl alle einzutragenden strafrechtlichen Sanktionen (Strafen, Maßregeln der Besserung und Sicherung sowie jugendrichterliche Maßnahmen) als auch die diesen Entscheidungen zugrundeliegenden Informationen zum Delikt. Ausgewiesen werden die Anzahl sowie die schwersten Voreintragungen, sofern mehrere existieren. Wie bei der Bezugsentscheidung wird die Schwere der Voreintragung je nach Anknüpfungspunkt der jeweiligen Analyse an der Sanktion oder am Delikt gemessen. Die Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG werden bei den Voreintragungen ebenfalls berücksichtigt, um einen umfassenden Einblick in das strafrechtliche Vorleben eines Verurteilten zu gewährleisten.[1409] Der hierdurch erweckte Eindruck einer überhöhten Vorstrafenbelastung bei jugendlichen und heranwachsenden Straftäter ist zugunsten einer lückenlosen Erfassung der Voreintragungen hinzunehmen. Ferner ist es im Hinblick auf die spätere Beurteilung der Legalbewährung nicht ratsam, tatsächlich existierende Voreintragungen unberücksichtigt zu lassen. Bereits getilgte Voreintragungen können keine Berücksichtigung finden.[1410] Insofern besteht im Falle einer Tilgung zum Urteilszeitpunkt ohnehin ein Verwertungsverbot für die Strafgerichte (§ 51 I BZRG). Darüber hinaus muss

[1406] *Streng,* in: NK StGB, § 46 Rn. 66; *Stree/Kinzig,* in: Schönke/Schröder, § 46 Rn. 31; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 183.

[1407] *BGH,* NStZ 1992, 327; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 183.

[1408] Siehe hierzu auch *Köhler,* S. 161 f.; *Weigelt,* S. 95 f.

[1409] So auch *Harrendorf,* S. 252; *Weigelt,* S. 96; *Köhler,* S. 162.

[1410] Zur Tilgung siehe *Kapitel 5, 4.2*; vgl. auch *Stree/Kinzig,* in: Schönke/Schröder, § 46 Rn. 31; *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 185 f.

für den Großteil der jugendrichterlichen Maßnahmen die Vorschrift des § 63 BZRG beachtet werden, welche die regelmäßige Tilgung der Eintragungen im Erziehungsregister mit Vollendung des 24. Lebensjahres anordnet. Derartige Voreintragungen sind daher bei älteren Tätern nur noch dann vorhanden, wenn eine Entfernung gemäß § 63 II BZR unterblieben ist, weil sich im Zentralregister eine Verurteilung zu einer freiheitsentziehenden Strafe oder Maßregel befunden hat.

Weiterhin werden als Vorstrafen im vorliegenden Sinne nur solche Eintragungen einbezogen, die dem Gericht im Zeitpunkt der Bezugsentscheidung bekannt waren bzw. hätten bekannt sein müssen. Das heißt, sie müssen sowohl mit dem Entscheidungs- als auch dem Rechtskraftdatum zeitlich vor dem Datum der Bezugsentscheidung liegen. Ein solches Vorgehen ist unumgänglich, wenn man den Einfluss etwaiger strafrechtlicher Vorbelastungen auf die Sanktionierungsentscheidungen der Gerichte beurteilen will. Indessen wird eine Voreintragung auch dann erfasst, wenn deren Tatdatum zeitlich nach dem Tatdatum der Bezugstat liegt, aber die zeitlich spätere Tat zügiger der Strafverfolgung unterlag, so dass bereits eine entsprechende Eintragung im BZR zum Zeitpunkt der Bezugsentscheidung zur Verfügung stand. Es ist davon auszugehen, dass solche Taten durch eine nachträgliche Bildung einer Gesamtstrafe nach § 55 StGB bzw. einer Einheitsstrafe gemäß § 31 II JGG bei der Urteilsfindung der Bezugsentscheidung berücksichtigt worden sind.

Überdies werden bei den Voreintragungen stets auch die später einbezogenen Entscheidungen erfasst. Vor dem Hintergrund, dass die spätere Einbeziehung im Wege der Gesamtstrafenbildung insbesondere in der jugendgerichtlichen Praxis keine Seltenheit ist, könnte anderenfalls die strafrechtliche Vorbelastung reduziert erscheinen.[1411] Im Ergebnis umfasst der Begriff Voreintragung bzw. Vorstrafe somit alle strafrechtlichen Urteile, Maßregelanordnungen sowie jugendrechtlichen Diversionsentscheidungen, die zeitlich vor der Bezugsentscheidung im BZR erfasst worden sind.[1412]

5.2 Überblick über die Voreintragungen

Für einen ersten Überblick über die strafrechtlichen Voreintragungen im Bereich der Verkehrskriminalität bietet sich eine Untersuchung nach Häufigkeit sowie nach Art der schwersten Sanktion an. Dabei wird als Vergleichsbasis stets die entsprechende Vorstrafenbelastung der Nicht-Verkehrstäter gegenübergestellt.

5.2.1 Anzahl der Voreintragungen

Zunächst wird die Anzahl der Vorstrafen näher beleuchtet (*Schaubild 7.28*)[1413], weil ein direkter Zusammenhang zwischen Vorstrafenhäufigkeit und Sanktionierungs-

[1411] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 89.
[1412] So auch *Weigelt,* S. 96.
[1413] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.23a im Anhang.*

schwere zu vermuten ist. Dabei bestätigt sich die Grundannahme einer durchschnittlich geringeren Vorstrafenbelastung der Verkehrsdelinquenten. Beträchtliche 66 % der Verkehrs- und 53 % der sonstigen Straftäter weisen keine Voreintragungen auf. Zunächst sinken bei beiden Kriminalitätsformen mit steigender Vorstrafenbelastung die entsprechenden Anteile von Personen ab. Bei 15 % der Verkehrstäter und 16 % der Nicht-Verkehrstäter ist genau eine Voreintragung im BZR vorhanden. Zwei oder drei bis vier Voreintragungen haben jeweils 6 % der Verkehrsdelinquenten und 9 % der sonstigen Täter. Sodann steigt der Anteil von Personen mit mehr als vier Voreintragungen sowohl bei der Verkehrskriminalität als auch bei den sonstigen Delikten an, was naturgemäß mit dem größeren quantitativen Umfang dieser Vorstrafengruppe zusammenhängt. Während 8 % der Verkehrsstraftäter fünf oder mehr Voreintragungen aufweisen, beträgt der entsprechende Anteil bei den Nicht-Verkehrsstraftätern 13 %.[1414]

Schaubild 7.28: Anzahl der Voreintragungen bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

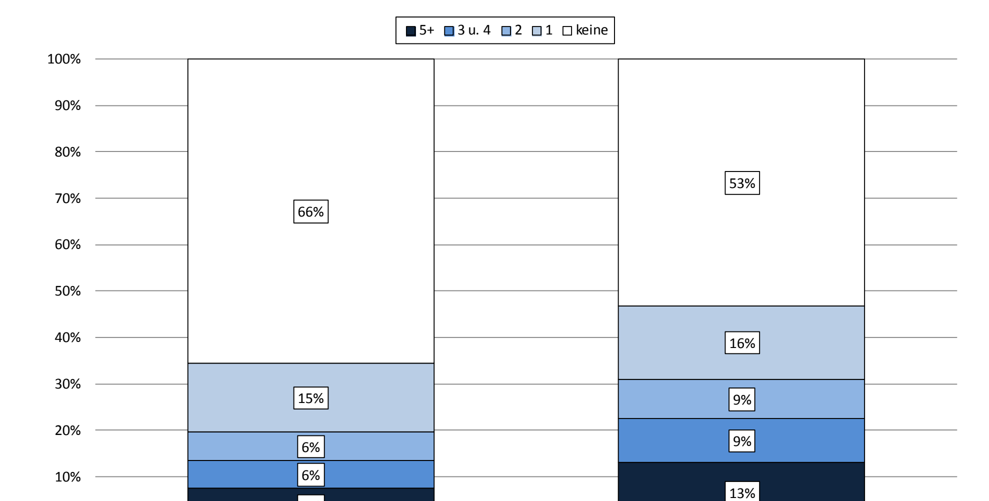


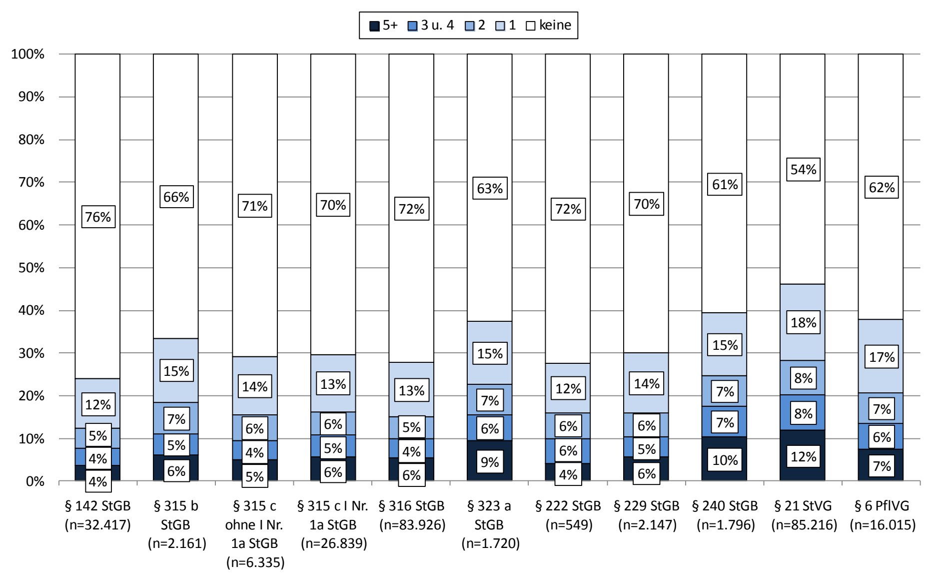
Schaubild 7.29 zeigt weiterführend die Anzahl der Voreintragungen bei den jeweiligen Verkehrsdelikten.[1415] Die meisten Formen der Straßenverkehrsdelinquenz sind mit einer geringen Vorstrafenbelastung verbunden. Negativ fallen indes so-

[1414] 7 % der Nicht-Verkehrstäter und 4 % der Verkehrstäter weisen 6-10 Voreintragungen auf. 2 % (Nicht-Straßenverkehr) bzw. 1 % (Straßenverkehr) haben 11 bis 15 Voreintragungen. Mehr als 15 Eintragungen haben 1 % der Nicht-Verkehrstäter und 0,7 % der Verkehrstäter.

[1415] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.23a im Anhang*.

fort die Täter des § 21 StVG ins Auge. Hier sind „lediglich“ 54 % der Täter ohne Voreintragung, so dass sich die Vorstrafenbelastung (46 %) stark an die der Täter „klassischer“ Kriminalität (47 %) annähert. Darüber hinaus weisen beträchtliche 12 % der Täter fünf oder mehr Voreintragungen auf.[1416] Diese Vorstrafenbelastung könnte eine Bestärkung für die in der kriminologischen Literatur oftmals geäußerte These eines engen Zusammenhangs zwischen Taten gemäß § 21 StVG und der allgemeinen Kriminalität sein.[1417] Zudem erklärt sich aus der vergleichsweise hohen Vorstrafenbelastung die stringente Sanktionierung der Taten nach § 21 StVG, die trotz des geringen Strafrahmens und der Vorschrift des § 47 StGB relativ häufig mit Freiheitsstrafen belegt werden (Schaubild 7.12).

Schaubild 7.29: Anzahl der Voreintragungen bei den Straßenverkehrsdelikten



Eine für den Bereich der Verkehrskriminalität erhöhte Vorstrafenbelastung weisen zudem die Täter der Nötigung (§ 240 StGB) mit 39 %, die Vollrauschtäter (§ 323 a StGB) mit 37 % sowie die Täter des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB) mit 34 % auf. Hierzu passt, dass speziell im Hinblick auf die Straftaten nach § 323 a StGB und § 315 b StGB ebenfalls eine etwas härtere Sanktionierung aufgezeigt werden konnte (Schaubilder 7.7 und 7.12).

Bemerkenswert hoch ist die Vorstrafenbelastung der Täter des Haftpflichtversicherungsverstoßes (§ 6 PflVG) mit 38 %, obwohl die Analyse der strafrechtli-

[1416] 6 % der Täter des § 21 StVG haben 6-10, 2 % 11-15 Voreintragungen.
[1417] Siehe hierzu *Kapitel 3, 2.5.*

chen Reaktionen eine sehr milde Sanktionierung ergeben hat (Schaubilder 7.7 und 7.12). Es handelt sich daher vermutlich um Vortaten geringer Schwere.

Interessant ist ferner die Vorstrafenbelastung der Verkehrstäter unter Alkoholeinfluss. Für 70 % der Täter des § 315 c I Nr. 1a StGB und 72 % der Trunkenheitstäter nach § 316 StGB ist keine Voreintragung im BZR enthalten. Was die strafrechtliche Vorbelastung angeht, heben sich die Alkoholtäter mithin nicht negativ von den übrigen Verkehrsstraftätern ab[1418], obgleich sie in Teilen der kriminologischen Literatur als höchst problematische Tätergruppe, die sich durch eine hohe Vorstrafenbelastung sowie einer erhöhten Rückfallgefährdung auszeichne (Stichwort: „Fahrende Trinker"), eingestuft wird.[1419]

Täter des § 142 StGB haben die wenigsten strafrechtlichen Voreintragungen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Formen der Verkehrsdelinquenz ist daneben der Anteil von Personen mit fünf oder mehr Voreintragungen nicht höher als die entsprechenden Personenanteile mit zwei oder drei bis vier Voreintragungen. Die Vorstrafenbelastung fügt sich nahtlos in die bisherigen Annahmen und Erkenntnisse zur Täter- und Deliktstruktur sowie zur Sanktionierungspraxis ein. Täter des § 142 StGB sind zumeist Einmaltäter, die sich weniger durch kriminelle Gesinnung, sondern vielmehr situationsbedingt zur Tat hinreißen ließen.

Schließlich weisen die Täter der fahrlässigen Körperverletzungen bzw. Tötungen im Straßenverkehr eine geringe Vorstrafenbelastung auf (insgesamt 30 %).[1420] Insbesondere bei den fahrlässigen Erfolgsdelikten kommt mithin vorwiegend die „potentielle Deliktsituation" und nicht eine erhöhte kriminelle Grundhaltung zum Ausdruck. Die überdurchschnittlich harte Sanktionierung des § 222 StGB resultiert daher primär aus der objektiven Schwere dieses Deliktes.

5.2.1.1 Anzahl der Voreintragungen nach Alter

Schaubilder 7.30 und *7.31* zeigen die Anzahl der Voreintragungen in den verschiedenen Altersgruppen bei der Nicht-Verkehrskriminalität und Verkehrskriminalität im Vergleich.[1421]

[1418] Ausnahme sind die Vollrauschtäter (§ 323 a StGB), die jedoch quantitativ im Vergleich zu den Tätern der §§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB von untergeordneter Relevanz sind.

[1419] Vgl. hierzu *Kapitel 3, 2.3.*

[1420] Nach den Daten der StVS betrug im Jahr 2004 der Anteil von Vorbestraften an wegen §§ 222, 229 StGB im Straßenverkehr Verurteilten sogar nur 23 %, vgl. *StatBA (Hrsg.),* StVS 2004, S. 408, 432 (eigene Berechnung). Die auf Grundlage der BZR-Daten ermittelte höhere Vorstrafenbelastung ist den Auswahlkriterien zur Identifizierung der Taten geschuldet, die zu einer Vorselektion dergestalt führen, dass weniger schwere Taten (kein weiteres Verkehrsdelikt und/oder keine Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion) nicht erfasst werden. Täter solcher Delikte weisen vermutlich jedoch durchschnittlich eine geringere (einschlägige) Vorstrafenbelastung auf, da ansonsten die Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion naheliegend gewesen wäre.

[1421] Absolutzahlen siehe *Tabellen 7.24a* und *7.25a im Anhang*. Bei den Verkehrsdelikten fehlen in 7 Entscheidungen Angaben zum Tat-, Geburts- oder Urteilsdatum, bei den sonstigen Delikten in 137 Entscheidungen. Diese Fälle sind in den Schaubildern 7.30 und 7.31 nicht enthalten.

Schaubild 7.30: Anzahl der Voreintragungen nach Altersgruppen bei der Nicht-Straßenverkehrskriminalität

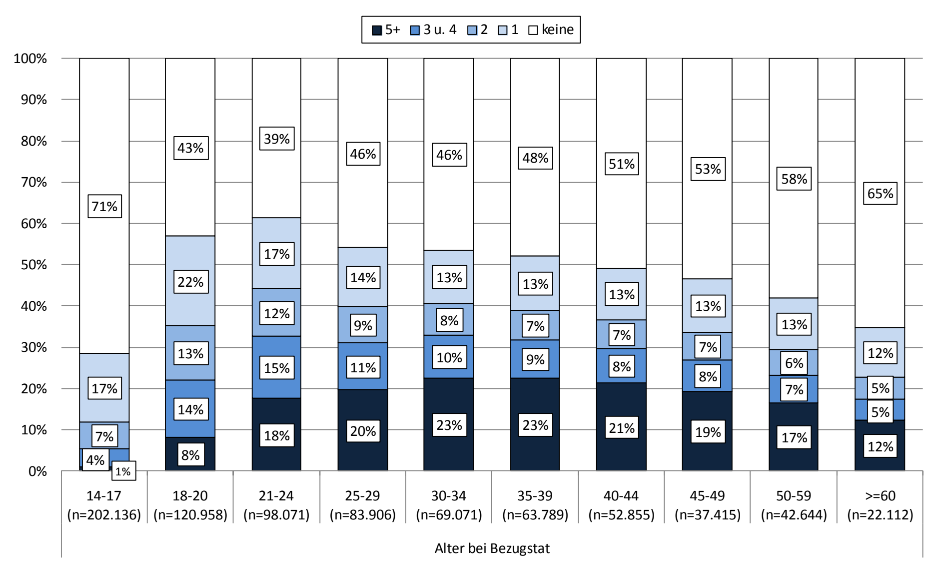
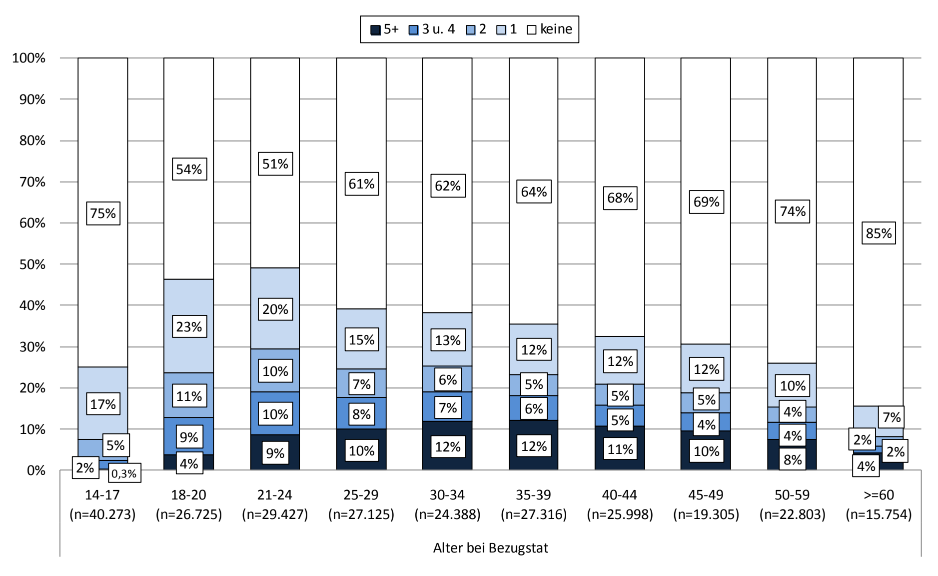


Schaubild 7.31: Anzahl der Voreintragungen nach Altersgruppen bei der Straßenverkehrskriminalität



Dabei zeigt sich, dass in sämtlichen Altersgruppen Verkehrstäter weniger strafrechtlich vorbelastet sind als Täter der sonstigen Kriminalität. Dass bei beiden Kriminalitätsformen vor allem die jugendlichen Straftäter eine sehr geringe Vorstrafenbelastung aufweisen, ist nicht weiter verwunderlich, weil es vom Lebensalter abhängt, wie lange der Zeitraum zwischen Strafreife und Bezugsentscheidung ist.[1422] Junge Täter, die durch Erreichung des 14. Lebensjahres gerade erst strafrechtlich verantwortlich geworden sind, können naturgemäß noch keine Voreintragungen aufweisen. Unabhängig davon ist jedoch der Unterschied in der Vorstrafenbelastung zwischen jugendlichen und erwachsenen Tätern bei der sonstigen Kriminalität weitaus stärker ausgeprägt als bei den Straßenverkehrsdelikten. Denn bei letzteren sind auch die Personen älterer Jahrgänge ab 50 Jahren zu ca. drei Viertel ohne Voreintragung. Ungeachtet dessen sinkt die generelle Vorstrafenbelastung bei den Erwachsenen sowohl bei den Straßenverkehrs- als auch bei den sonstigen Delikten mit zunehmendem Alter kontinuierlich ab.

Insgesamt muss die Analyse der Voreintragungen in den jeweiligen Altersstufen jedoch mit Vorsicht genossen werden. Dies gilt vor allem für die Vorstrafenbelastung der Heranwachsenden (18-20 Jahre) und der Jungerwachsenen (21-24 Jahre). Denn bei diesen Altersgruppen ist die strafrechtliche Vorbelastung signifikant erhöht, was unmittelbar mit den bereits erwähnten Tilgungsvorschriften des BZRG zusammenhängt.

5.2.1.2 Anzahl der Voreintragungen nach Geschlecht

Schaubild 7.32 stellt die Anzahl der Voreintragungen differenziert nach Geschlecht bei der Verkehrskriminalität und der sonstigen Kriminalität dar.[1423] Frauen sind bekanntlich im Durchschnitt weniger strafrechtlich vorbelastet, was sich mildernd auf die konkrete Art und Höhe der verhängten Sanktionen auswirkt.[1424] Auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität ist dabei die Vorstrafenbelastung der Frauen besonders niedrig ausgeprägt. Dort sind 80 % der Frauen ohne strafrechtliche Voreintragung. Selbst bei Taten nach § 142 StGB, die sich durch einen vergleichsweise hohen Frauenanteil auszeichnen[1425], weisen die weiblichen Täter zu einem beträchtlichen Anteil von 88 % keine Voreintragung auf. Der Anteil von vorbestraften Personen sinkt bei den Frauen ab der Gruppe mit einer Voreintragung kontinuierlich ab, wohingegen der Anteil bei den Männern bei der Gruppe mit fünf oder mehr Voreintragungen wieder steigt.

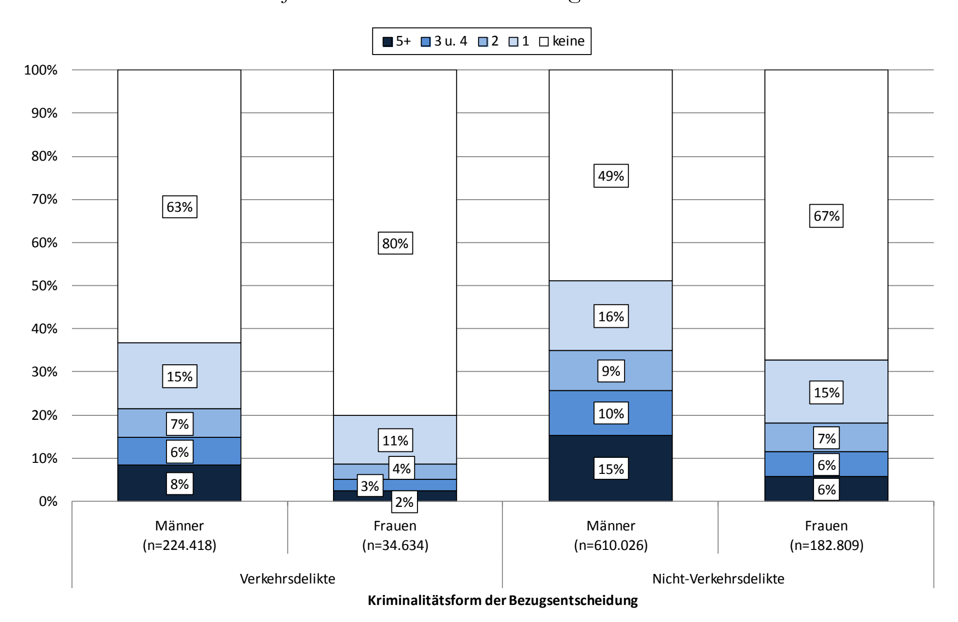
[1422] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 89.

[1423] Absolutzahlen siehe *Tabellen 7.26a* und *7.27a im Anhang*. Bei den Verkehrsdelikten fehlen in 69 Entscheidungen Angaben zum Geschlecht. Bei den Nicht-Verkehrsdelikten betrifft dies 259 Entscheidungen. Diese Fälle sind im Schaubild 7.32 somit nicht enthalten.

[1424] *Köhler,* S. 163 ff. Daneben ist eine andere Deliktstruktur der Frauen ausschlaggebend. Sie begehen in erster Linie Straftaten, die einen verhältnismäßig niedrigen Strafrahmen aufweisen.

[1425] Siehe hierzu *Kapitel 6, 2.2.*

Schaubild 7.32: Anzahl der Voreintragungen nach Geschlecht bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Bei den Nicht-Verkehrsdelikten steigt der Anteil bei den Männern sogar bereits ab der Gruppe mit drei oder mehr Voreintragungen. Deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern besteht insgesamt also vor allem zwischen dem Anteil der Frauen und dem der Männer in den Kategorien „keine“ oder „mehr als fünf“ Voreintragungen.[1426] Diese Beobachtung gilt für die Verkehrskriminalität und die Nicht-Verkehrskriminalität gleichermaßen, auch wenn die entsprechenden Anteile bei den Verkehrsdelikten noch niedriger sind. Bei den Männern fällt auf, dass sie auf dem Gebiet der allgemeinen Kriminalität fast genauso häufig eine (16 %) wie mehr als fünf Voreintragungen (15 %) aufweisen. Sog. „Intensivtäter“ (fünf und mehr Voreintragungen) sind bei den Frauen hingegen sowohl bei der Verkehrs- (2 %) als auch der sonstigen Kriminalität (6 %) die Ausnahme. Ferner ist aber auch bei den männlichen Straßenverkehrstätern der Anteil von Personen mit mehr als fünf Voreintragungen vergleichsweise gering (8 %).

5.2.1.3 Anzahl der Voreintragungen nach Nationalität

Schaubild 7.33 zeigt schließlich die Anzahl von Voreintragungen differenziert nach Nationalität bei den Verkehrsdelikten sowie den sonstigen Delikten im Vergleich.[1427] Dabei fällt auf, dass die Vorstrafenbelastung sowie die Verteilung der

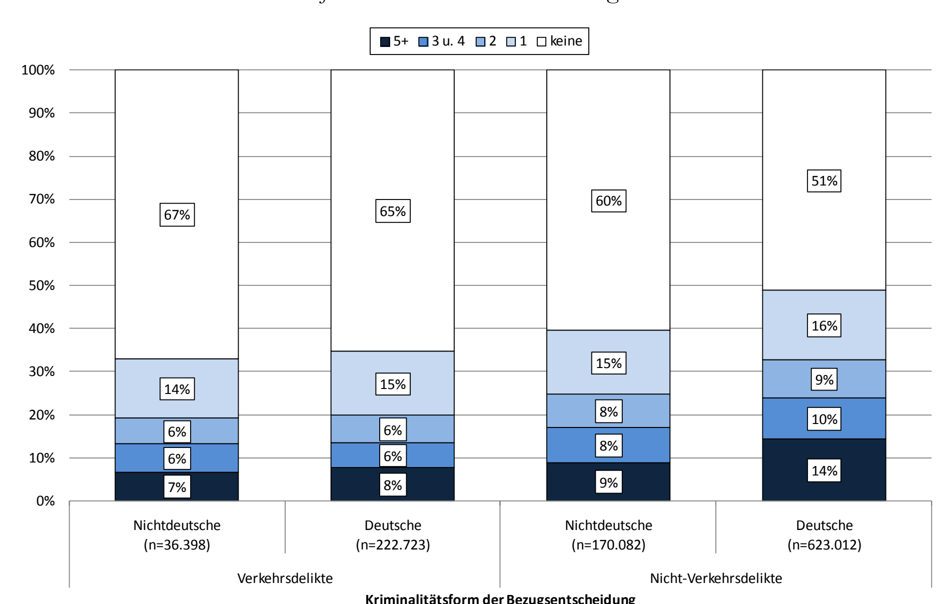
---

[1426] So auch *Köhler,* S. 163.

[1427] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 7.28a* und *7.29a im Anhang.*

Voreintragungshäufigkeiten der deutschen und nichtdeutschen Verkehrstäter fast identisch sind. Während bei den Deutschen 65 % der Verkehrstäter keine Voreintragung haben, sind es bei den Nichtdeutschen sogar 67 %.

Schaubild 7.33: Anzahl der Voreintragungen nach Nationalität bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Wenn man sich hierzu vergleichend die nationalitätsspezifische Vorstrafenbelastung bei der sonstigen Kriminalität betrachtet, ist festzustellen, dass dort zum Teil deutliche Differenzen zwischen Deutschen und Nichtdeutschen bestehen. Am stärksten sind diese in den Kategorien „keine" sowie „mehr als fünf" Voreintragungen. 60 % der nichtdeutschen Täter haben keine, 9 % fünf oder mehr Voreintragungen. Bei den deutschen Nicht-Straßenverkehrstätern betragen die entsprechenden Anteile 51 % (keine Voreintragung) und beträchtliche 14 % (fünf oder mehr Voreintragungen).

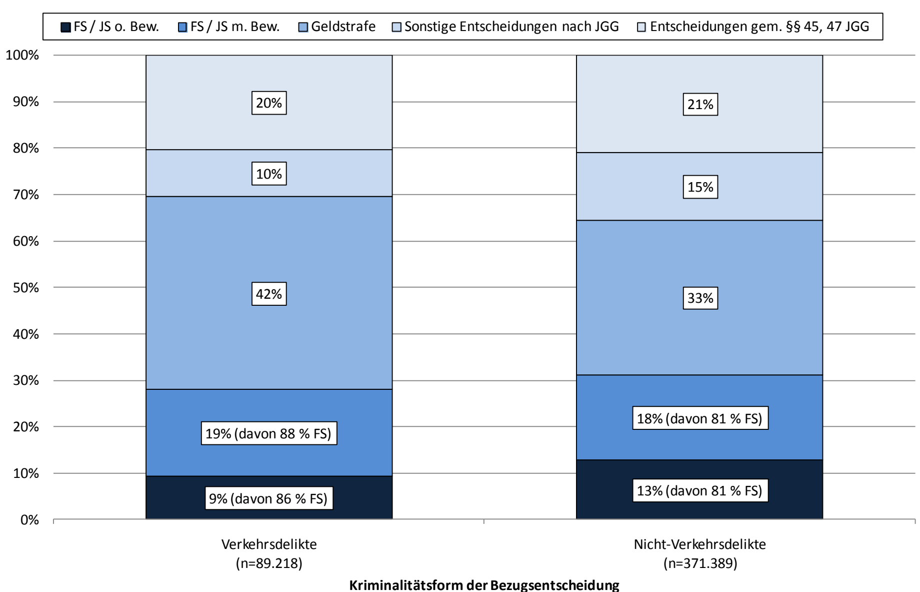
5.2.2 Art der schwersten Voreintragung

In einem nächsten Schritt soll die Art der schwersten Voreintragung analysiert werden. Dabei wird zwischen den Hauptsanktionen und den straßenverkehrsspezifischen Reaktionsformen (§§ 44, 69 ff. StGB) differenziert.

5.2.2.1 Hauptsanktionen

Vermutlich steigt mit zunehmender Sanktionshärte der Voreintragung auch die Sanktionshärte in der Bezugsentscheidung.[1428] Nach bisherigen Erkenntnissen müsste dies wiederum zur Konsequenz haben, dass die durchschnittliche Sanktionshärte in den Voreintragungen bei der Verkehrskriminalität geringer ist als bei den Delikten der „klassischen" Kriminalität. *Schaubild 7.34* zeigt hierzu die Art der schwersten Voreintragung gemessen an der verhängten Hauptsanktion vergleichend für beide Deliktbereiche.[1429] Dabei werden nur Personen mit mindestens einer Voreintragung betrachtet. Aus Gründen der Übersicht wurden zudem die Gruppen der Jugend- und Freiheitsstrafen zusammengefasst.

Schaubild 7.34: Art der schwersten Voreintragung (Hauptsanktion) bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Ähnlich wie bei der Anzahl der Voreintragungen wird auch bei der Analyse der Art der schwersten Voreintragung die grundlegende Tendenz einer geringeren strafrechtlichen Vorbelastung der Verkehrstäter deutlich. Nur 9 % der Verkehrsdelinquenten, für die eine Voreintragung registriert werden konnte, erhielten dort als schwerste Sanktion eine stationäre Freiheits- oder Jugendstrafe. Bei den Tätern

[1428] So auch *Weigelt,* S. 101.

[1429] Absolutzahlen siehe *Tabelle 7.30a im Anhang*. Bei den Verkehrsdelikten fehlt in 16 Fällen und bei den sonstigen Delikten in 68 Fällen eine detaillierte Information zu der Art der schwersten Hauptsanktion der Voreintragung, so dass diese Fälle in Schaubild 7.34 nicht erfasst sind.

„klassischer" Kriminalität beträgt dieser Anteil immerhin 13 %. Der Anteil der bedingten Freiheits- und Jugendstrafen als schwerste Voreintragung ist hingegen bei der Verkehrsdelinquenz mit 19 % geringfügig höher als bei den Nicht-Verkehrsdelikten mit 18 %. Im Übrigen werden die Voreintragungen mit Freiheitsentzug stark von den Freiheitsstrafen bestimmt, weil sich bei den Jugendlichen eine kriminelle Karriere in der Regel noch nicht herausgebildet haben kann.[1430] Die Anteile von Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG mit 20 % und sonstigen Entscheidungen nach JGG mit 10 % als schwerste Vorentscheidung sind bei den Verkehrstätern niedriger als bei den sonstigen Tätern mit anteilig 21 % (§§ 45, 47 JGG) bzw. 15 % (sonstige Entscheidungen nach JGG). Überwiegend ist bei beiden Kriminalitätsformen eine Geldstrafe als schwerste Voreintragung registriert. Erwartungsgemäß ist der entsprechende Anteil bei den Verkehrstätern allerdings höher (42 % zu 33 %).

Schaubild 7.35: Art der schwersten Voreintragung (Hauptsanktion) bei den Straßenverkehrsdelikten

Verkehrsdelikte der Bezugsentscheidung	FS / JS o. Bew.	FS / JS m. Bew.	Geldstrafe	Sonstige Entscheidungen nach JGG	Entscheidungen gem. §§ 45, 47 JGG
§ 142 StGB (n=7.772)	6%	16%	43%	11%	23%
§ 315 b StGB (n=723)	8%	13%	26%	16%	36%
§ 315 c-Rest StGB (n=1.844)	8%	14%	36%	15%	27%
§ 315 c I Nr. 1a StGB (n=7.958)	9%	18%	44%	12%	18%
§ 316 StGB (n=23.310)	9%	20%	50%	8%	13%
§ 323 a StGB (n=644)	12%	26%	53%	5%	3%
§ 222 StGB (n=152)	8%	17%	35%	18%	22%
§ 229 StGB (n=644)	7%	16%	41%	13%	23%
§ 240 StGB (n=707)	10%	23%	43%	12%	12%
§ 21 StVG (n=39.401)	11%	18%	35%	11%	25%
§ 6 PflVG (n=6.063)	7%	19%	53%	6%	15%

Betrachtet man die Straßenverkehrsdelikte im Besonderen *(Schaubild 7.35)*[1431], sind bei sämtlichen Formen der Straßenverkehrsdelinquenz erwartungsgemäß am häufigsten nicht freiheitsentziehende Sanktionsformen als schwerste Voreintragung registriert. Auffällig ist dabei der hohe Anteil jugendstrafrechtlicher Reaktionen als schwerste Voreintragung von insgesamt 52 % bei den Delikten nach § 315 b

[1430] So auch *Köhler,* S. 164.

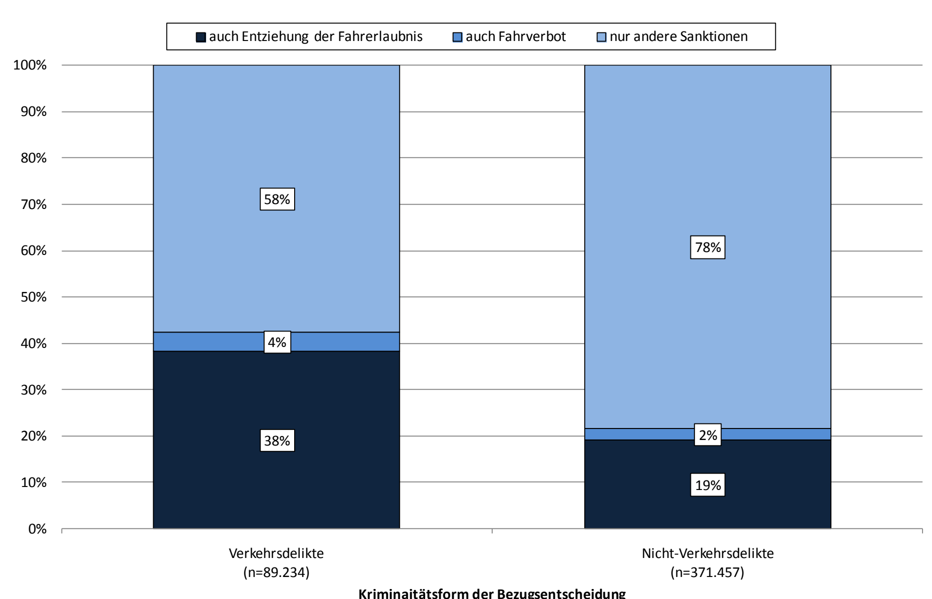
[1431] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.30a im Anhang.*

StGB. Am seltensten sind jugendstrafrechtliche Reaktionsformen als schwerste Voreintragungen hingegen bei den Delikten nach § 323 a StGB (8 %), § 6 PflVG (21 %), § 316 StGB (21 %) und § 240 StGB (24 %). Bei diesen Straftaten ist vielmehr primär die Geldstrafe schwerste Voreintragung. Überdurchschnittlich hohe Anteile von unbedingten Freiheits- und Jugendstrafen als schwerste Voreintragung weisen schließlich die Straftaten nach § 323 a StGB (12 %), § 21 StVG (11 %) und § 240 StGB (10 %) auf. Daneben sind auch die Anteile von zur Bewährung ausgesetzten Freiheits- und Jugendstrafen relativ hoch. Speziell diese Delikte sind bereits durch eine vergleichsweise hohe Häufigkeit an Vorstrafen aufgefallen.

5.2.2.2 Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot

Zuletzt sind die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot als schwerste Voreintragung von Interesse (*Schaubilder 7.36* und *7.37*).[1432]

Schaubild 7.36: Verkehrsspezifische Sanktionsart der Voreintragung bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

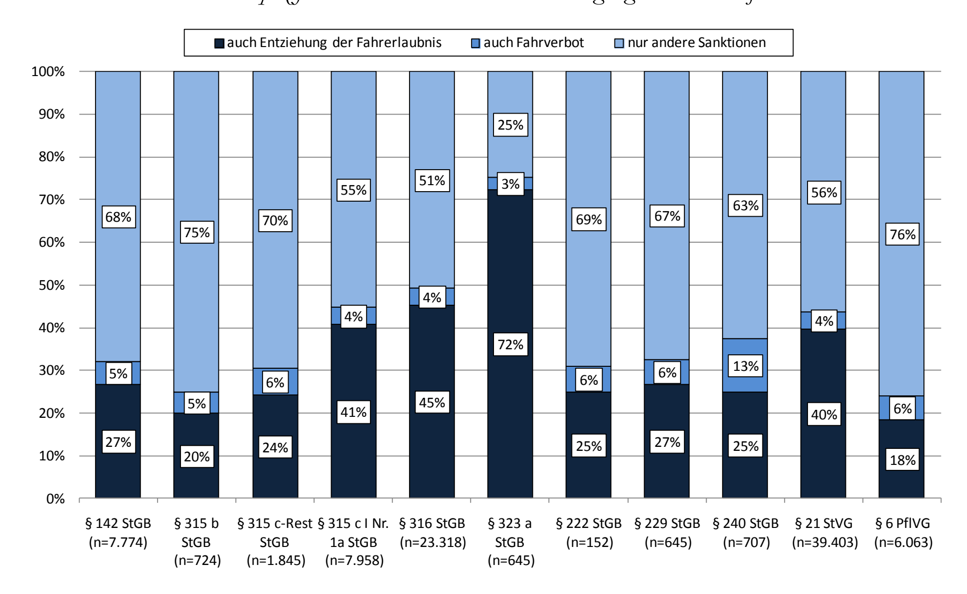


Hierbei zeigt sich, dass Täter, die im Bezugsjahr 2004 mit einem Verkehrsdelikt auffällig wurden, zu einem höheren Anteil zuvor bereits mit einer straßenverkehrsspezifischen Sanktion belegt worden sind. Gegenüber 38 % der Verkehrstäter und nur gegenüber 19 % der sonstigen Täter wurde eine Vorentscheidung mit

[1432] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.31a im Anhang*.

der Entziehung der Fahrerlaubnis sanktioniert. Ein strafrechtliches Fahrverbot haben 4 % der Verkehrstäter und 2 % der Täter sonstiger Kriminalität erhalten. Da sich die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot weitgehend mit Verkehrsdelikten überlappen, spricht dies dafür, dass die Verkehrstäter zu einem nicht ganz unerheblichen Anteil bereits wegen Straftaten im Straßenverkehr vorbestraft sind.

Schaubild 7.37: Verkehrsspezifische Sanktionsart der Voreintragung bei den Straßenverkehrsdelikten



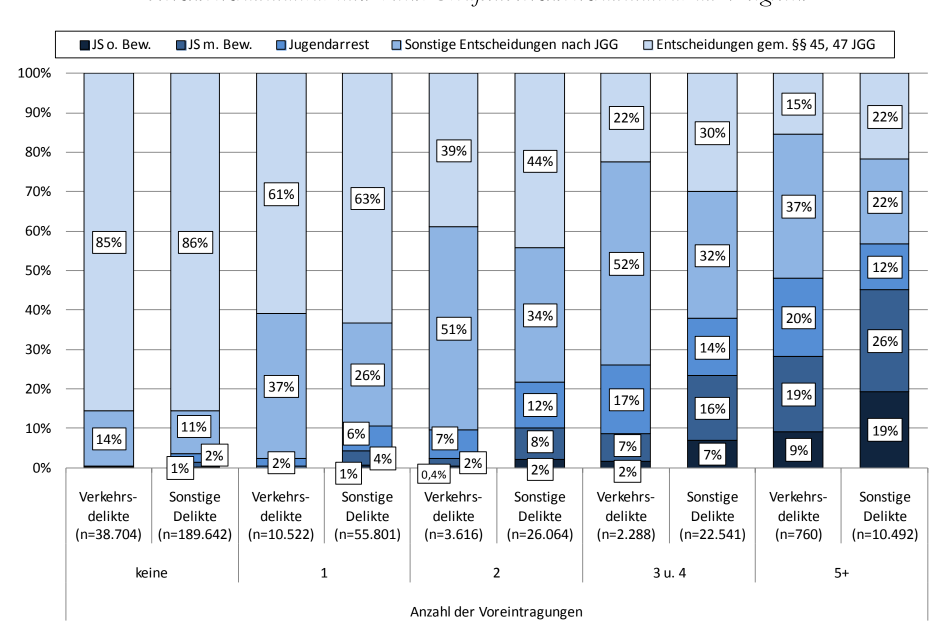
Im Hinblick auf die einzelnen Formen der Verkehrsdelinquenz haben vor allem vorbestrafte Alkoholtäter und Täter des § 21 StVG wegen einer Vortat eine straßenverkehrsspezifische Sanktion erhalten. 45 % (Alkoholtäter insgesamt) bzw. 40 % (Täter des § 21 StVG) wurden bereits zuvor die Fahrerlaubnis entzogen. Als besonders problematisch ist die kleine Gruppe der vorbelasteten Vollrauschtäter zu bewerten, denen zu 72 % bereits die Fahrerlaubnis entzogen worden war. Aber auch bei den vorbestraften Tätern der sonstigen Verkehrsdelikte ist die Verhängung einer Fahrerlaubnisentziehung in der Vorentscheidung keine Seltenheit Die Anteile schwanken dabei zwischen 18 % bei Tätern des § 6 PflVG bis hin zu 27 % bei Tätern des § 142 StGB.

5.3 Sanktionierung nach Jugendstrafrecht und Voreintragungen

Nach diesem allgemeinen Überblick wird im Folgenden die jugendstrafrechtliche Sanktionierung der Verkehrskriminalität in Abhängigkeit von der Anzahl der Vor-

eintragungen betrachtet *(Schaubild 7.38)*.[1433] Hierbei ist ein direkter Zusammenhang zwischen Häufigkeit der Voreintragungen und Sanktionsschwere zu vermuten, da auch im Jugendstrafrecht (einschlägige) Vorstrafen insofern strafschärfend wirken können, als diese eine höhere Erziehungsbedürftigkeit des Täters indizieren.

Schaubild 7.38: Jugendstrafrechtliche Reaktionen nach Anzahl der Voreintragungen bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

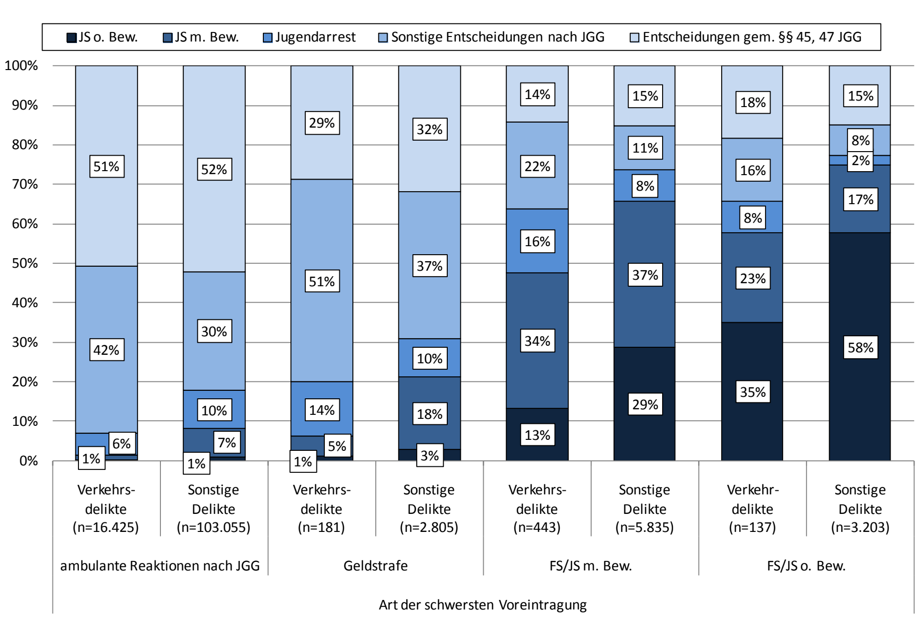


Während unvorbelastete Straftäter überwiegend eine informelle Reaktion nach §§ 45, 47 JGG erhalten (85 % der Verkehrs- und 86 % der sonstigen Täter), wird gegenüber denjenigen mit fünf und mehr Voreintragungen nur noch in 15 % (Verkehrstäter) bzw. 22 % (Nicht-Verkehrstäter) der Fälle das Verfahren nach §§ 45, 47 JGG eingestellt. Der Anteil von informellen Reaktionen nimmt für beide Kriminalitätsbereiche mit steigender Anzahl der Voreintragungen kontinuierlich ab. Dabei sind die jeweiligen Anteile von §§ 45, 47 JGG bei der Verkehrskriminalität stets etwas geringer als bei der „klassischen" Kriminalität. Parallel zum konstanten Absinken der informellen Reaktionen nimmt der Anteil von sonstigen Entscheidungen nach dem JGG bis zu einer Anzahl von drei bis vier Voreintragungen zu, um dann bei fünf und mehr Voreintragungen abzusinken, da dort vermehrt Jugendstrafen verhängt werden. Ohnehin ist eine stetige Zunahme der Jugendstrafen mit steigender Vorstrafenbelastung zu verzeichnen: Verkehrsdelin-

[1433] Absolutzahlen siehe *Tabelle 7.32a im Anhang*. Bei den sonstigen Delikten ist ein Eintrag zu der Anzahl der Voreintragungen fehlerhaft und daher im Schaubild 7.38 nicht enthalten.

quenten ohne Voreintragung werden überhaupt nicht mit einer unbedingten Jugendstrafe sanktioniert. Auch die zur Bewährung ausgesetzte Jugendstrafe ist nahezu ohne Relevanz (0,1 %; n=33). Jugendstrafen insgesamt haben bei den Verkehrstätern erst ab 3 und mehr Voreintragungen eine gewisse anteilige Bedeutung, wobei sich speziell im Hinblick auf die Verhängung unbedingter Jugendstrafen die Absolutzahlen stets auf einem sehr niedrigen Niveau bewegen. Bei den Nicht-Verkehrstätern ist mit zunehmenden Voreintragungen eine Steigerung von 0,1 % auf 19 % (Jugendstrafen ohne Bewährung) sowie von 1 % auf 26 % (Jugendstrafen mit Bewährung) festzustellen. In der Tendenz stellt sich der Verlauf daher für beide Kriminalitätsbereich gleich dar, wobei indes die Anteile der Jugendstrafen mit und ohne Bewährung bei den Straßenverkehrsstraftaten durchweg erheblich niedriger sind. Selbst Verkehrstäter mit fünf oder mehr Voreintragungen werden in 72 % der Fälle nicht mit einer Jugendstrafe belegt.

Schaubild 7.39: Jugendstrafrechtliche Reaktionen nach Art der schwersten Voreintragung bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



In einem nächsten Schritt wird die jugendstrafrechtliche Sanktionierung in Abhängigkeit von der Art der schwersten Voreintragung untersucht (*Schaubild 7.39*).[1434] Hierbei werden bei den Voreintragungen auch solche nach allgemeinem Strafrecht berücksichtigt, da es möglich ist, dass eine heranwachsende Person eine Bezugsentscheidung nach dem JGG erhält, jedoch bereits eine Voreintragung

[1434] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.33a im Anhang*.

nach allgemeinem Strafrecht aufweist, weil zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen nach § 105 I JGG verneint worden sind.[1435] Des Weiteren können gegen Erwachsene jugendstrafrechtliche Sanktionen verhängt werden, sofern die betroffenen Taten noch im Jugend- oder Heranwachsendenalter begangen worden sind. Da bei einer jugendstrafrechtlichen Sanktionierung in der Bezugsentscheidung sehr selten Freiheitsstrafen mit oder ohne Bewährung als Voreintragung vorhanden sind, werden diese zusammen mit den Jugendstrafen mit und ohne Bewährung erfasst. Zudem sind die informellen Reaktionen sowie die sonstigen Entscheidungen nach JGG zur der Gruppe „ambulante Reaktionen nach JGG" zusammengeschlossen.

Insgesamt zeigt sich im Hinblick auf die Art der schwersten Voreintragung ein ähnlicher Zusammenhang zur jugendstrafrechtlichen Sanktionierung wie bei der Anzahl der Voreintragungen. Denn mit steigender Schwere der Voreintragung fällt auch die Sanktionierung der Bezugsentscheidung härter aus. War die schwerste Voreintragung eine ambulante Reaktion nach JGG, werden die Verkehrsstraftäter quasi nie (0,1 %; n=11) zu einer Jugendstrafe ohne Bewährung verurteilt. Die Anteile verhängter Jugendstrafen steigt bei ihnen auf 35 % (JS o. Bew.) bzw. 23 % (JS m. Bew.) und bei den Tätern der sonstigen Kriminalität auf 58 % (JS o. Bew.) bzw. 17 % (JS m. Bew.), wenn die schwerste Voreintragung in einem stationären Freiheitsentzug bestand. Während hier also Nicht-Verkehrstäter nur noch in einem Viertel der Fälle nicht zu einer Jugendstrafe verurteilt werden, sind es bei den Verkehrsstraftätern immerhin noch 42 %. Hierbei müssen jedoch stets die sehr geringen tatsächlichen Fallzahlen auf dem Gebiet der Straßenverkehrskriminalität (n=137) bedacht werden.

5.4 Sanktionierung nach Erwachsenenstrafrecht und Voreintragungen

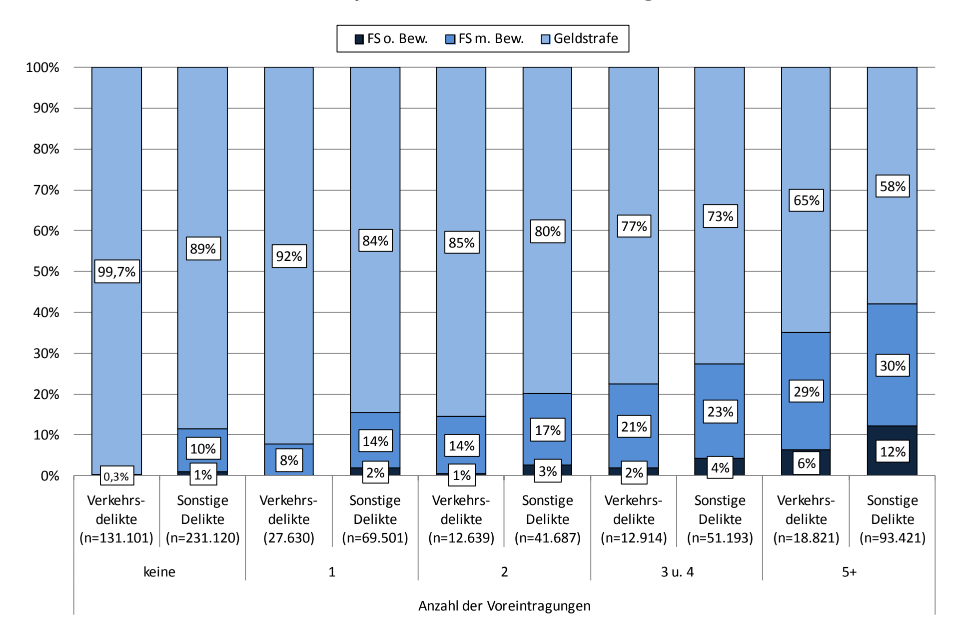
Für den Bereich der Sanktionierung nach Erwachsenenstrafrecht dokumentiert *Schaubild 7.40* zunächst wiederum die Art der Sanktionierung in Abhängigkeit von der Anzahl der Voreintragungen.[1436] Es wird deutlich, dass mit zunehmender Anzahl von Voreintragungen auch die Wahrscheinlichkeit steigt, zu einer bedingten oder sogar unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt zu werden. Da die entsprechenden Anteile bei den Verkehrsstraftätern stets geringer sind, besteht die Wahrscheinlichkeit einer Verurteilung zu einer Freiheitsstrafe allerdings nicht im selben Ausmaß wie bei Nicht-Verkehrstätern. Die nach allgemeinem Strafrecht verurteilten Verkehrstäter ohne strafrechtliche Voreintragungen erhalten quasi immer eine Geldstrafe (99,7 %).[1437] Aber auch die unvorbelasteten Nicht-Verkehrstäter werden überwiegend (89 %) mit einer Geldstrafe sanktioniert.

[1435] So auch *Köhler,* S. 166.

[1436] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.34a im Anhang.*

[1437] Ausnahme sind dabei die Täter des § 222 StGB, die auch ohne Voreintragung (n=360) in 44 % der Fälle zu einer Freiheitsstrafe verurteilt werden.

Schaubild 7.40: Sanktionen des StGB nach Anzahl der Voreintragungen bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



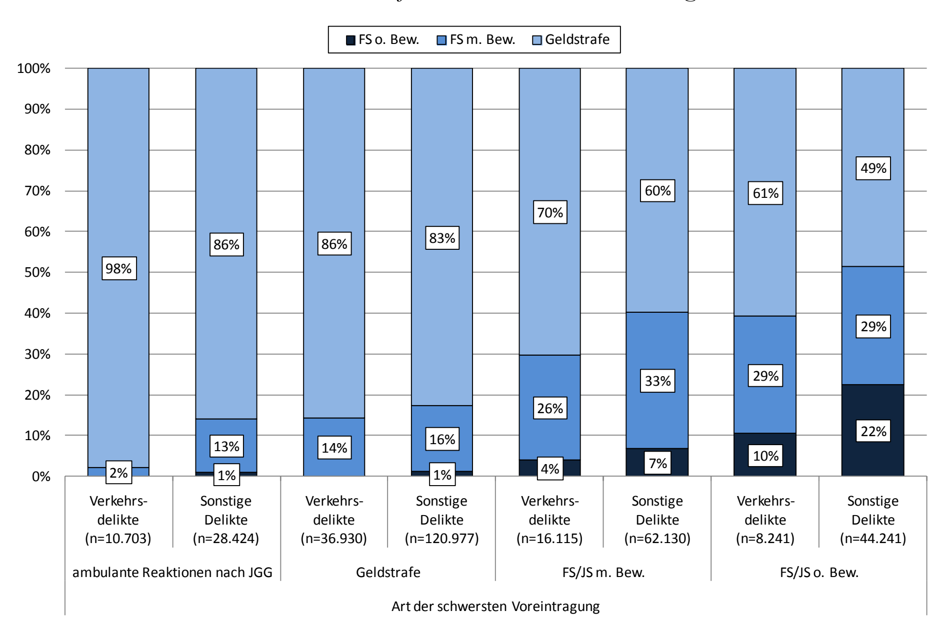
Bei fünf oder mehr Voreintragungen sind es hingegen nur noch 65 % der Verkehrsdelinquenten und 58 % der sonstigen Täter, die lediglich eine Geldstrafe erhalten. Bei diesen stark vorbelasteten Tätergruppen werden immerhin 6 % der Verkehrsstraftäter und 12 % der Nicht-Verkehrsstraftäter zu einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung verurteilt. Bei Verkehrstätern mit weniger als fünf Voreintragungen spielt der unbedingte Freiheitsentzug sowohl absolut als auch relativ indes eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt ist festzuhalten, dass Verkehrsdelinquenten auch unter Berücksichtigung der Häufigkeit von Voreintragungen eher milde bestraft werden. Im Vergleich zu der Nicht-Verkehrskriminalität, die ein sehr breites Spektrum verschiedener, teilweise schwerer Straftaten umfasst, spiegeln sich hierbei auch die durchschnittlich eher niedrigen gesetzlichen Strafrahmen der Verkehrsdelikte wider.

Ähnliche Beziehungen offenbaren sich bei der Analyse zwischen der Schwere der Voreintragung und der Sanktionierung in der Bezugsentscheidung nach allgemeinem Strafrecht *(Schaubild 7.41)*.[1438] Denn je schwerer die Art der Voreintragung ist, desto schwerer fällt die Sanktionierung der Bezugsentscheidung aus. Diese Beobachtung gilt wiederum gleichermaßen für die Verkehrs- und die sonstige Kriminalität, wobei jedoch die Sanktionierung der Verkehrstäter durchweg weniger hart ausfällt.

[1438] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.35a im Anhang*.

Schaubild 7.41: Sanktionen des StGB nach Art der schwersten Voreintragung bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Selbst unter Berücksichtigung der Sanktion der Voreintragung werden Verkehrsdelinquenten seltener zu Freiheitsstrafen verurteilt. War die Art der schwersten Voreintragung eine ambulante Reaktion nach JGG, erhalten sie fast immer (98 %) eine Geldstrafe[1439], während dies bei den Nicht-Verkehrsstraftaten nur für 86 % der Täter gilt. Ferner unterscheidet sich die Sanktionierung in Abhängigkeit von der Art der schwersten Voreintragung zwischen beiden Kriminalitätsbereichen am geringsten, wenn die Geldstrafe die schwerste bisherige Sanktionsart war. Dann nämlich erhalten 86 % der Verkehrs- und 83 % der übrigen Täter wiederum eine Geldstrafe in der Bezugsentscheidung. Bestand die Art der schwersten Voreintragung in einer stationären Sanktion, liegen die Geldstrafenanteile indes nur noch bei 61 % (Verkehrstäter) bzw. 49 % (sonstige Täter). In diesen Fällen werden beträchtliche 22 % der Nicht-Verkehrsstraftäter, hingegen nur 10 % der Verkehrstäter zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt.

5.5 Straßenverkehrsspezifische Sanktionierung und Voreintragungen

Schließlich wird der Zusammenhang zwischen Anzahl bzw. Art der Voreintragungen und der Verhängung verkehrsspezifischer Sanktionsformen untersucht. Da

[1439] Nennenswerte Ausnahme sind Taten nach § 222 StGB, die bei einer ambulanten Reaktion nach JGG als schwerste Voreintragung (n=34) in 59 % der Fälle mit einer Freiheitsstrafe sanktioniert werden.

die Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot weitgehend bei der Begehung von Straßenverkehrskriminalität Bedeutung haben, beschränken sich die nachfolgenden Ausführungen auf die Analyse der Verkehrsdelikte.

Darüber hinaus ist es sinnvoll zwischen den Katalogtaten des § 69 II StGB und solchen Verkehrsdelikten, die nicht in § 69 II StGB aufgelistet sind, zu unterscheiden. Während nämlich bei ersteren der Eignungsmangel zum Führen eines Kraftfahrzeugs regelmäßig als feststehend zu betrachten ist, bedarf es bei Taten außerhalb des Regelkatalogs einer eingehenden Prüfung der Ungeeignetheit auf Basis einer Gesamtwürdigung von Tat und Täterpersönlichkeit. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass in der Praxis (einschlägige) Vorstrafen für die Frage, ob eine Fahrerlaubnisentziehung nach § 69 StGB angeordnet wird, vorwiegend bei Straftaten außerhalb des § 69 II StGB relevant sein dürften.

Schaubild 7.42: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Anzahl der Voreintragungen bei den Straßenverkehrsdelikten außerhalb des § 69 II StGB

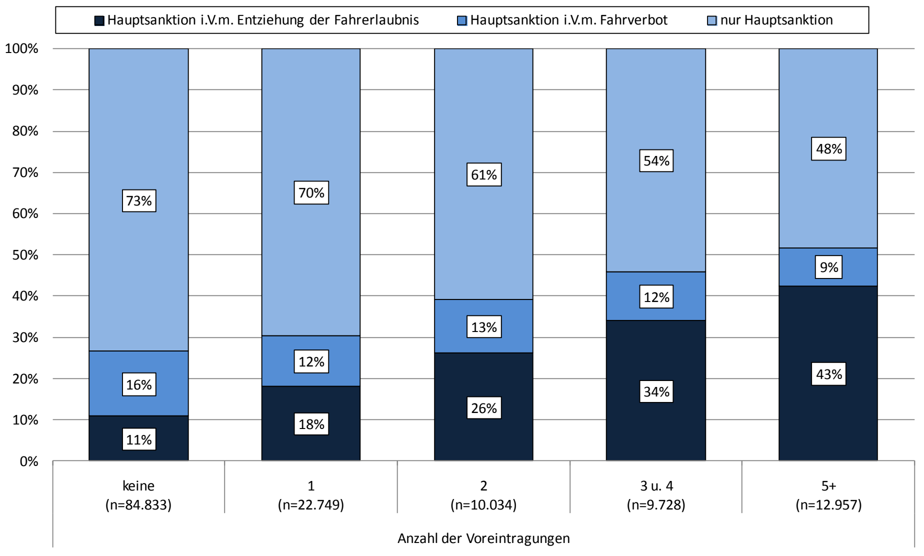


Schaubild 7.42 dokumentiert zunächst die verkehrsspezifische Sanktionierung der Verkehrsdelikte außerhalb des Regelkatalogs des § 69 II StGB nach Anzahl der Voreintragungen.[1440] Hierbei ist auch das unerlaubte Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) erfasst, da diese Straftat nur unter sehr engen Voraussetzungen die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge hat (§ 69 I Nr. 3 StGB). Zum einen sind derartige Fälle im Datensatz nicht identifizierbar, zum anderen haben

[1440] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.36a im Anhang*.

bisherige Analysen ergeben, dass der Großteil der Taten nach § 142 StGB ausschließlich auf im ruhenden Straßenverkehr verursachten Sachschadensfällen beruht[1441], welche vom Regelfall des § 69 I Nr. 3 StGB nicht umfasst sind.

Das Schaubild macht deutlich, dass die Anzahl der Voreintragungen unmittelbaren Einfluss auf die Häufigkeit verkehrsspezifischer Sanktionen hat. Während zwar die Verhängung eines Fahrverbotes mit zunehmender Anzahl von Voreintragungen tendenziell abnimmt, steigt parallel die Entziehung der Fahrerlaubnis kontinuierlich an. Gegenüber nicht vorbestraften Tätern der Delikte außerhalb des § 69 II StGB wird lediglich in 11 % der Fälle die Fahrerlaubnisentziehung angeordnet. Hier hat die Verhängung eines strafrechtlichen Fahrverbotes mit einem Anteil von 16 % eine höhere Relevanz. Bereits ab einer Vorentscheidung wird hingegen häufiger die Entziehung der Fahrerlaubnis (18 %) als ein Fahrverbot (12 %) angeordnet. Bis zu einer Vorstrafenbelastung von drei oder vier Voreintragungen ist jedoch die ausschließliche Verhängung einer Hauptsanktion der Regelfall. Ab fünf Voreintragungen und mehr wird in über der Hälfte der Fälle eine verkehrsspezifische Sanktion ausgesprochen, wobei die Maßregelanordnung nach §§ 69 ff. StGB mit einem Anteil von 43 % sehr bedeutsam ist. Hierbei muss stets berücksichtigt werden, dass das Schaubild nicht zwischen der Art der Straftat in der Vorentscheidung differenziert. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass die Voreintragungen zu einem bedeutenden Teil aus Verkehrsstraftaten bestehen dürften, weil grundsätzlich nur straßenverkehrsbezogene Vorstrafen geeignet sind, den Eignungsmangel des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen anzuzeigen.[1442]

Für die Verkehrsdelikte des Regelkatalogs nach § 69 II StGB *(Schaubild 7.43)*[1443] kann dieser Zusammenhang zwischen Vorstrafenanzahl und Häufigkeit verkehrsspezifischer Sanktionen hingegen nicht ausgemacht werden. Ganz im Gegenteil sinken die Anteile der Fahrerlaubnisentziehung unerwartet mit steigender Anzahl an Voreintragungen ab. Während unvorbelasteten Tätern zu 89 % die Fahrerlaubnis entzogen wird, sind es bei Tätern mit fünf oder mehr Voreintragungen „nur“ noch 72 %.

Über die Gründe lässt sich nur spekulieren. Vermutlich handelt es sich mit steigender Vorstrafenbelastung vermehrt um Verkehrstäter, welche bereits zuvor eine Fahrerlaubnisentziehung verbunden mit einer Sperrfrist erhalten haben, die zum Zeitpunkt der Verurteilung wegen der Bezugstat noch nicht abgelaufen ist. Für die Behandlung früherer Sperrfristanordnungen ist danach zu unterscheiden, ob eine nachträgliche Gesamtstrafe gebildet wird.[1444] Wenn noch eine Sperrfrist aus einem früheren Urteil läuft und eine Gesamtstrafenbildung ausscheidet, so ist eine weitere selbständige Sperre zu bestimmen. Die neue Sperre läuft ab Rechtskraft der Entscheidung und daher neben einer ggf. schon bestehenden. Somit wird

[1441] Siehe hierzu *Kapitel 3, 2.1.*
[1442] Vgl. *Kapitel 4, 2.2.2.4.*
[1443] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.36a im Anhang.*
[1444] Siehe hierzu im Einzelnen *Fischer,* StGB, § 69a Rn. 24 ff.

diese auch im BZR bei der Bezugsverurteilung eingetragen. Bei der Bildung einer Gesamtstrafe gilt für eine frühere Maßregelanordnung § 55 II StGB. Wenn also auch die neu abgeurteilte Tat zur Verhängung einer Maßregel nach § 69 StGB führt, so ist die Sperrfrist neu und einheitlich aufgrund einer Gesamtprognose auf der Grundlage der jetzigen Verhältnisse festzusetzen. Allerdings beginnt die einheitliche neue Sperrfrist nach h.M. mit der Rechtskraft des Urteils, in dem die frühere Sperrfrist festgesetzt wurde.[1445] Vermutlich wird diese Sperrfrist im BZR daher bei der entsprechenden Vorentscheidung eingetragen.

Schaubild 7.43: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Anzahl der Voreintragungen bei den Straßenverkehrsdelikten des § 69 II StGB

Anzahl der Voreintragungen	Hauptsanktion i.V.m. Entziehung der Fahrerlaubnis	Hauptsanktion i.V.m. Fahrverbot	nur Hauptsanktion
keine (n=85.054)	89%	3%	8%
1 (n=15.421)	86%	3%	11%
2 (n=6.224)	83%	3%	14%
3 u. 4 (n=5.486)	81%	2%	17%
5+ (n=6.635)	72%	3%	26%

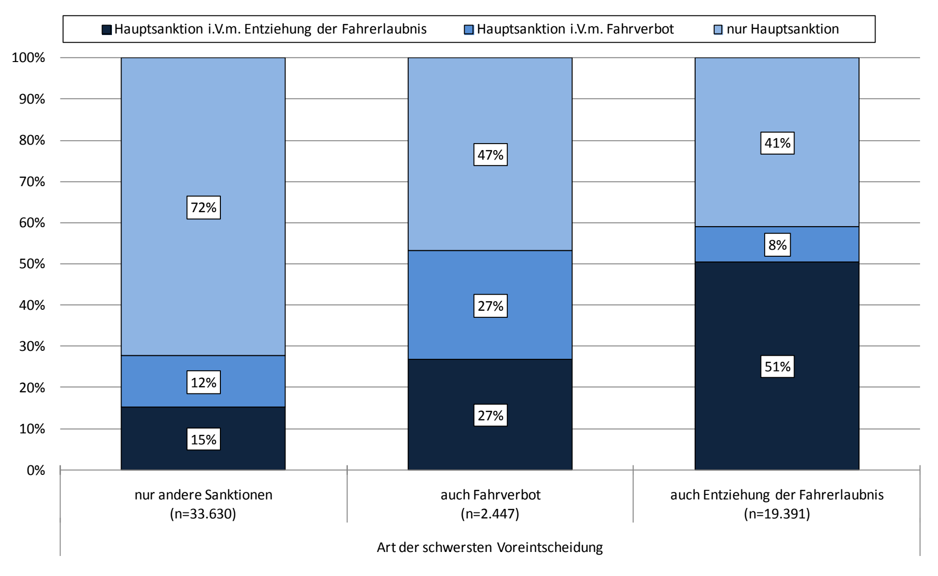
Katalogtaten des § 69 II StGB

Ähnliche Ergebnisse bringt die Analyse der verkehrsspezifischen Sanktionierung nach Art der schwersten Voreintragung *(Schaubilder 7.44* und *7.45)*[1446]. Bei den Verkehrsdelikten außerhalb des Regelkatalogs ist ein direkter Einfluss der Sanktionierung der Voreintragung auf die Frage, ob (auch) eine verkehrsspezifische Sanktion als Reaktion auf die Bezugstat verhängt wird, feststellbar. Wurde die Vorentscheidung nicht mit einer Fahrerlaubnisentziehung oder einem Fahrverbot sanktioniert, wird auch die Bezugstat in 72 % der Fälle bloß mit einer (isolierten) Hauptsanktion bestraft. Wird hingegen ein Täter mit einem Verkehrsdelikt außer-

[1445] BGHSt, 24, 205, 207; a.A. *Geppert,* in: LK StGB, § 69a Rn. 64.
[1446] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.37a im Anhang*.

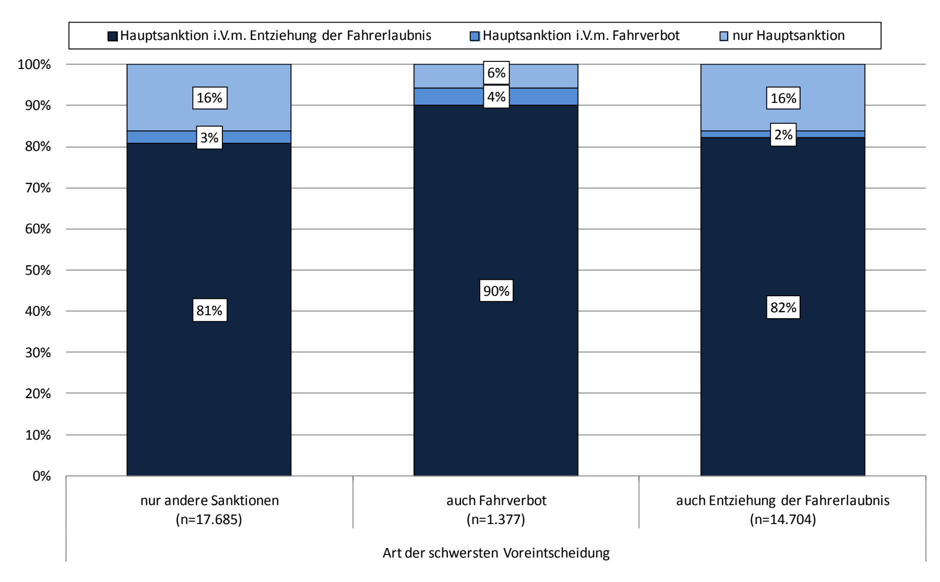
halb des § 69 II StGB auffällig, während er zuvor bereits schon einmal ein Fahrverbot oder eine Fahrerlaubnisentziehung erhalten hatte, wird in mehr als der Hälfte der Fälle auch die Bezugstat mit einer verkehrsspezifischen Sanktion bestraft. Ist die Voreintragung auch ein Fahrverbot, wird zu jeweils 27 % die Entziehung oder ein Fahrverbot angeordnet. Wenn die Vorentscheidung sogar in einer Maßnahme nach §§ 69 ff. StGB bestand, wird auch die Bezugstat in 51 % der Fälle mit einer Entziehung bzw. einer isolierten Sperrfrist sanktioniert. Das Fahrverbot hat dann mit anteilig 8 % eine sehr geringe Bedeutung, da der Täter regelmäßig als Ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist.

Schaubild 7.44: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art der schwersten Voreintragung bei den Straßenverkehrsdelikten außerhalb des § 69 II StGB



Bei den Katalogtaten des § 69 II StGB (Schaubild 7.45) hat die Art der Sanktionierung der Vorentscheidung dahingegen nahezu keinen Einfluss auf die Frage der Fahrerlaubnisentziehung bzw. der Verhängung eines Fahrverbotes. Unabhängig davon, ob die Vorentscheidung lediglich eine (isolierte) Hauptsanktion oder eine Entziehung der Fahrerlaubnis war, wird zu nahezu identischen Anteilen (81 % bzw. 82 %) regelmäßig ebenfalls in der Bezugsentscheidung die Fahrerlaubnis entzogen. War die schwerste Voreintragung auch die Verhängung eines Fahrverbotes wird sogar in 90 % der Fälle eine Fahrerlaubnisentziehung angeordnet.

Schaubild 7.45: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art der schwersten Voreintragung bei den Straßenverkehrsdelikten des § 69 II StGB



5.6 Einschlägige Voreintragungen

Besonders interessant ist eine Analyse der Einschlägigkeit etwaiger Voreintragungen, d.h. der Frage, ob ein Verurteilter bereits vorher mit einem ähnlichen oder gar demselben Delikt auffällig geworden ist. Denn Voreintragungen entfalten insbesondere dann eine strafschärfende Wirkung, wenn sie einschlägig sind.[1447] Überdies können mit Hilfe der einschlägigen Vorstrafenbelastung problematische Tätergruppen auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität herausgefiltert werden.

Im Folgenden wird daher analysiert, wie die deliktbezogene Einschlägigkeit der Voreintragung(en) bei den unterschiedlichen Formen der Verkehrsdelinquenz ausgestaltet ist. Hierbei wird grundsätzlich differenziert zwischen nur Voreintragungen mit einem anderen Delikt, (auch) Voreintragungen mit einem sonstigen Verkehrsdelikt, (auch) Voreintragungen mit § 21 StVG, (auch) Voreintragungen mit einem Alkoholverkehrsdelikt und (auch) spezifischen Voreintragungen. Sowohl beim Delikt der Bezugsentscheidung als auch bei den Voreintragung(en) werden die Alkoholdelikte (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) sinnvollerweise zusammengefasst, da zwischen diesen in kriminologischer Hinsicht kaum Unterschiede bestehen. Darüber hinaus werden die fahrlässigen Erfolgsdelikte (§§ 222, 229 StGB) als Einheit betrachtet. Für die Analyse der einschlägigen Vorstrafenbelastung wird – wie bei der Bezugsentscheidung – die abstrakt schwerste Straftat

[1447] *Streng,* in: NK StGB, § 46 Rn. 66; *Lackner/Kühl,* StGB, § 46 Rn. 37.

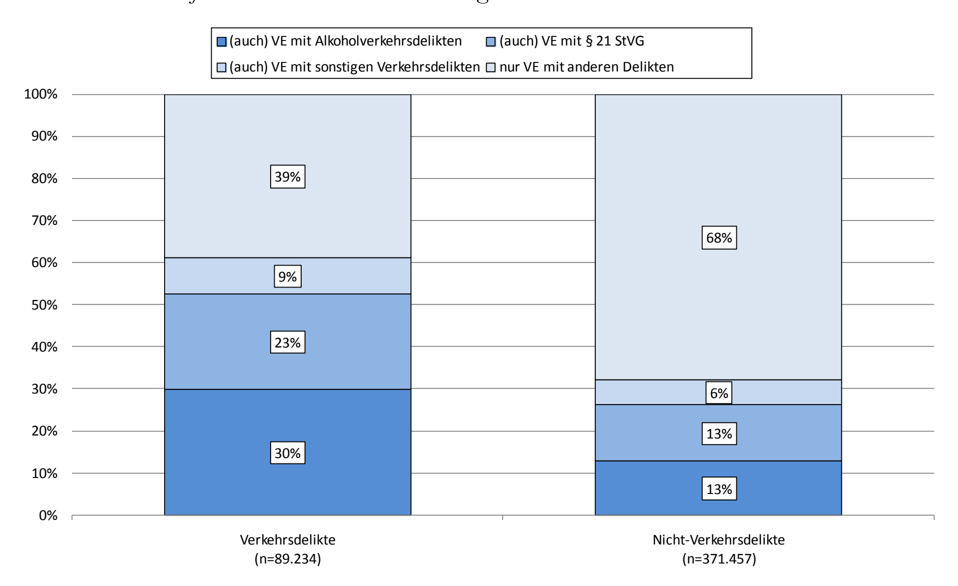
einer Vorentscheidung ermittelt und einer der genannten Gruppen der Vorentscheidungen zugeordnet. Gibt es mehrere Voreintragungen, wird die Person nach dem hierarchischen Prinzip den relevanten Vorstrafengruppierungen zugeordnet.

In der Gruppe „nur andere Delikte“ sind die Personen erfasst, die eine oder mehrere Voreintragungen aufweisen, bei denen das zugrunde liegende Delikt aber kein Verkehrsdelikt ist. In der Gruppe „(auch) sonstige Verkehrsdelikte“ werden die Personen berücksichtigt, die auch eine Voreintragung wegen eines Verkehrsdeliktes haben, das aber weder § 21 StVG noch ein Verkehrsdelikt unter Alkoholeinfluss oder dasselbe Bezugsdelikt darstellt bzw. derselben Deliktgruppe der Bezugsentscheidung angehört. Tritt in den Vorentscheidungen (auch) das Delikt wieder auf, das der Bezugsentscheidung zugrunde lag, wird die Person in die Kategorie, „auch spezifische Voreintragung“ subsumiert. Jede Person wird auf diese Weise eindeutig einer Gruppe zugeordnet, so dass Doppelzählungen von Personen mit mehreren verschiedenartigen Vorentscheidungen vermieden werden.[1448]

5.6.1 Art der Vorstrafendelikte

Zunächst werden alle vorbestraften Verkehrstäter im Vergleich zu den vorbestraften Nicht-Verkehrstätern betrachtet (*Schaubild 7.46*).[1449]

Schaubild 7.46: Deliktarten der Voreintragungen bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



[1448] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 126.

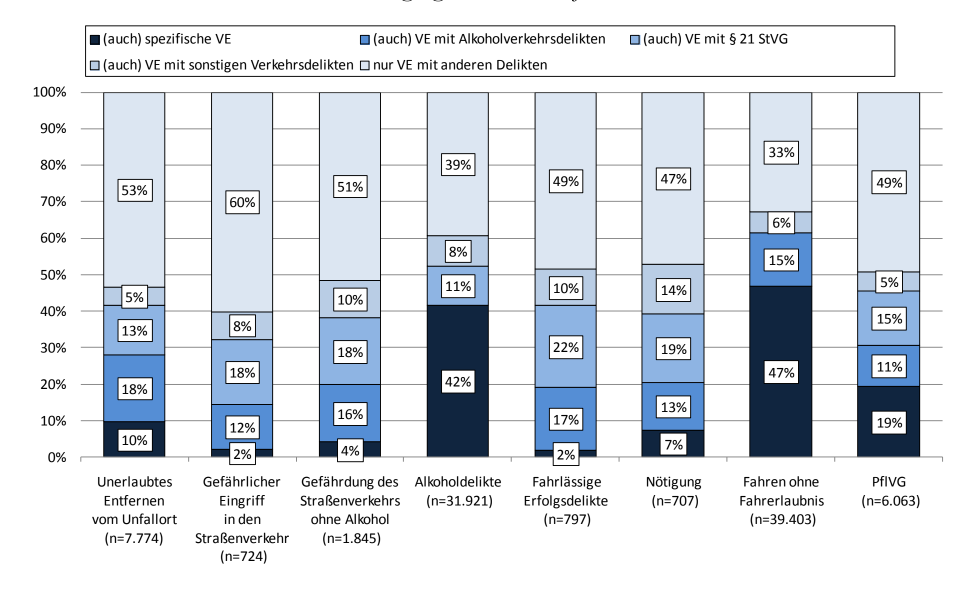
[1449] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.38a im Anhang*.

Dabei zeigt sich, dass erstere überwiegend (knapp 62 %) Voreintragungen wegen Verkehrsstraftaten aufweisen. Das bedeutet, dass von sämtlichen Verkehrstätern der Bezugsentscheidungen 21 % bereits wegen eines Verkehrsdeliktes vorbestraft sind. Vorbestrafte Nicht-Verkehrstäter des Bezugsjahres 2004 haben hingegen zu einem Anteil von 68 % nur Voreintragungen wegen „klassischer" Delikte.[1450]

Ähnlich wie bei der Verteilung der Bezugsentscheidungen[1451] sind bei den bereits strafrechtlich vorbelasteten Verkehrstätern besonders (auch) Voreintragungen mit Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss (30 %) und (auch) Voreintragungen mit § 21 StVG (23 %) bedeutsam. Die Voreintragungen der Nicht-Verkehrstäter sind hingegen nur zu jeweils 13 % (auch) Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss bzw. (auch) Straftaten nach § 21 StVG. (Auch) Voreintragungen mit sonstigen Verkehrsdelikten sind unabhängig von der Kriminalitätsform der Bezugsentscheidung eher selten.

Schaubild 7.47 gibt nun einen Überblick über die Deliktarten der Voreintragungen von Verkehrstätern der verschiedenen Delikten bzw. Deliktgruppen.[1452] Bei einigen Delikten müssen bei der Bewertung der Ergebnisse die eher geringen Fallzahlen berücksichtigt werden.

Schaubild 7.47: Deliktarten der Voreintragungen bei den Straßenverkehrsdelikten



[1450] Somit haben 15 % aller Nicht-Verkehrstäter der Bezugsentscheidungen eine Vorstrafe wegen eines Straßenverkehrsdeliktes.

[1451] Vgl. *Kapitel 6, 1.3.*

[1452] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.39a im Anhang.*

Es wird deutlich, dass vorbestrafte Verkehrstäter häufig schon zuvor durch strafrechtlich relevante Verhaltensweisen im Straßenverkehr aufgefallen sind. Am niedrigsten fallen die verkehrsspezifischen Voreintragungen noch bei den vorbelasteten Tätern des § 315 b StGB aus. Die höchsten Anteile von Tätern mit Voreintragungen aus dem Bereich der Verkehrskriminalität finden sich bei den vorbestraften Alkoholtätern (61 %) sowie Tätern ohne Fahrerlaubnis (67 %). Darüber hinaus bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsdelikten im Hinblick auf die Einschlägigkeit der strafrechtlichen Vorbelastungen. Auch in dieser Hinsicht fallen mit Abstand wiederum die vorbestraften Alkoholtäter und Täter des § 21 StVG mit einer spezifischen Vorstrafenbelastung von 42 % bzw. 47 % negativ ins Gewicht. Bei den übrigen Formen der Verkehrsdelinquenz sind die Anteile spezifischer Voreintragungen deutlich niedriger und bewegen sich zwischen 2 % (§ 315 b StGB; §§ 222, 229 StGB) und 19 % (§ 6 PflVG). Gleichwohl ist klarzustellen, dass von sämtlichen Trunkenheitstätern der Bezugsentscheidung, also inklusive der nicht Vorbestraften, „nur" 12 % bereits zuvor wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdeliktes verurteilt worden sind. Bei der Gesamtheit der Täter des § 21 StVG beträgt die spezifische Vorstrafenbelastung hingegen bemerkenswerte 22 %.

Auffällig sind die vergleichsweise häufigen Voreintragungen mit Alkoholverkehrsdelikten bei vorbestraften Tätern der „Unfallflucht" gemäß § 142 StGB mit einem Anteil von 18 %. Diese Vorstrafenbelastung ist ein Indiz für den engen Zusammenhang zwischen dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort und den Trunkenheitsdelikten.[1453] Dennoch ist klarstellend darauf hinzuweisen, dass von sämtlichen „Verkehrsunfallfluchttätern" des Bezugsjahres 2004 nur 4 % bereits mit Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr aufgefallen sind.

Weiterhin ist für die übrigen nicht alkoholbedingten Straßenverkehrsstraftaten der Bezugsentscheidungen festzustellen, dass die Anteile von (auch) Voreintragungen mit Verkehrsdelikten ohne Alkohol stets höher sind als die Voreintragungsanteile mit (auch) Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss. Die Anteile wegen Voreintragungen mit (auch) Verkehrsdelikten ohne Alkohol setzen sich dabei bei sämtlichen sonstigen vorbestraften Verkehrstätern überwiegend aus (auch) Vorstrafen mit § 21 StVG zusammen.

Schließlich weisen die vorbestraften Verkehrstäter, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, zu einem nicht unbeträchtlichen Anteil nur Voreintragungen mit Nicht-Verkehrsdelikten auf. Wenn man diese Voreintragungen näher beleuchtet[1454], ist zu konstatieren, dass diese sich überwiegend aus Deliktformen der Kleinkriminalität und mittleren Kriminalität zusammensetzen. So ist bei sämtlichen Verkehrstätern, die ausschließlich mit einem Nicht-Verkehrsdelikt vorbestraft sind, der einfache Diebstahl (§ 242 StGB) und die einfache Körperverlet-

[1453] Vgl. hierzu *Kapitel 3, 2.1*; vgl. entsprechend zum Rückfall *Kapitel 8, 3.2*.

[1454] Als Orientierung wurden die Deliktgruppen der Rückfallstatistik verwendet, vgl. *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke, Tetal (Hrsg.),* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 102.

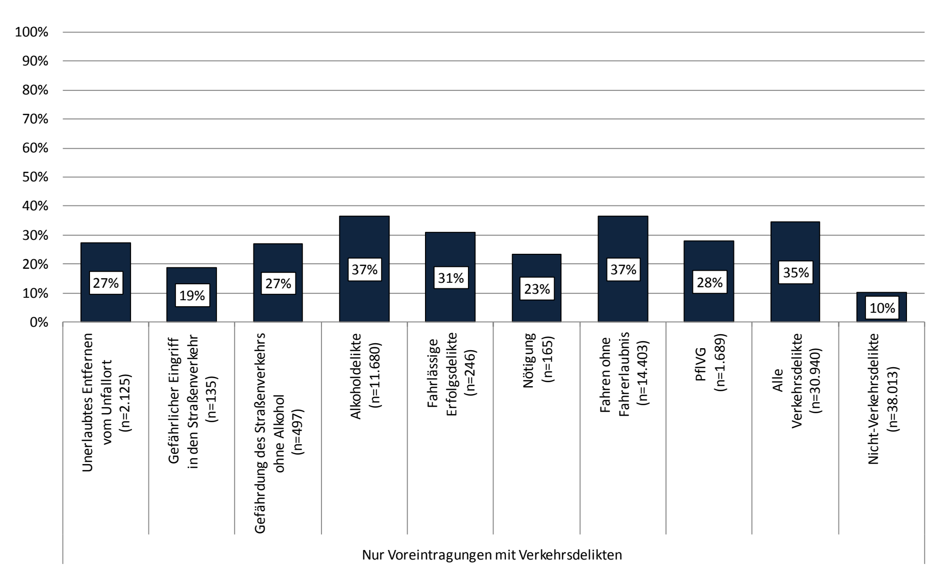
zung (§ 223 StGB) bedeutsam. Schwere Straftaten aus dem Bereich der Gewalt- und Sexualkriminalität sind hingegen die absolute Ausnahme. Eine gewisse Relevanz haben zudem die Delikte nach dem BtMG sowie der Betrug (§ 263 StGB).

Im Ergebnis können die vorbestraften Alkoholtäter und die vorbestraften Täter ohne Fahrerlaubnis sowohl in quantitativer Hinsicht als auch im Hinblick auf die hohe Einschlägigkeit der Voreintragungen als die problematischsten Tätergruppen der Verkehrstäter identifiziert werden.

5.6.2 Nur verkehrsspezifische Voreintragungen

Es ist allerdings nicht nur von Interesse herauszufinden, ob sich die registrierten Voreintragungen als verkehrsspezifische oder „lediglich" nicht-verkehrsspezifische Vorstrafen klassifizieren lassen. Darüber hinaus gilt es zu untersuchen, ob es eine Gruppe „reiner" Verkehrsdelinquenten gibt, die allein Voreintragungen mit Verkehrsdelikten als abstrakt schwerste Straftat der Vorentscheidung aufweisen.[1455] *Schaubild 7.48* zeigt hierfür die Häufigkeiten ausschließlich mit Verkehrsdelikten vorbelasteter Täter bei den Delikten der Bezugsentscheidung.[1456]

Schaubild 7.48: Häufigkeiten von nur verkehrsspezifischen Voreintragungen



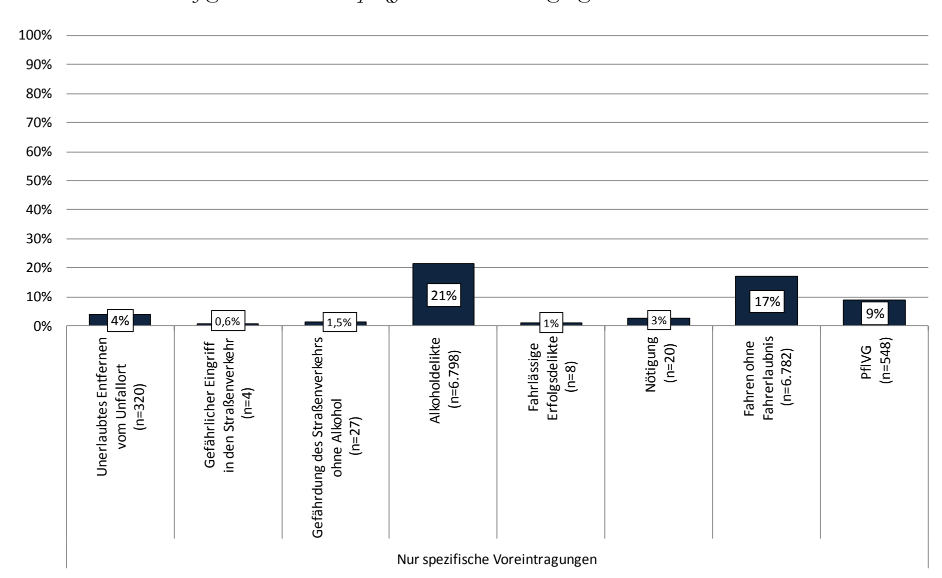
[1455] Da auch in dieser Auswertung lediglich das schwerste Delikt der Vor- und Bezugsentscheidung berücksichtigt wird, ist natürlich nicht auszuschließen, dass die „reinen" Verkehrstäter auch vor oder in der Bezugsentscheidung mit Delikten der „klassischen" Kriminalität auffällig geworden sind, die einen geringeren Strafrahmen haben als das aufgenommene Verkehrsdelikt.

[1456] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.40a im Anhang*.

Immerhin 35 % der vorbestraften Verkehrstäter weisen nur Voreintragungen wegen Verkehrsstraftaten auf. Bei den „klassischen" Tätern der Bezugsentscheidung beträgt dieser Anteil hingegen lediglich 10 %. Ferner schwanken die Anteile von alleinigen Voreintragungen mit Verkehrsdelikten zwischen 19 % (§ 315 b StGB) und 37 % (Trunkenheitsdelikte; Fahren ohne Fahrerlaubnis). Es sind mithin die vorbestraften Alkoholstraftäter und die vorbestraften Täter des § 21 StVG, die am häufigsten nur Vorstrafen mit Verkehrsdelikten haben.

Die Analyse in *Schaubild 7.49* geht nun noch einen Schritt weiter und zeigt auf, inwieweit vorbestrafte Verkehrstäter der Bezugsentscheidung ausschließlich Voreintragungen wegen des gleichen Verkehrsdeliktes aufweisen.[1457]

Schaubild 7.49: Häufigkeiten von nur spezifischen Voreintragungen



Erwartungsgemäß kommt dies insgesamt selten vor. Ausnahme sind erneut die vorbestraften Alkoholtäter im Straßenverkehr und die vorbestraften Täter des § 21 StVG. Bereits vorbelastete Alkoholtäter haben in immerhin 21 % der Fälle (n=6.798) nur Voreintragungen wegen alkoholbedingter Verkehrsdelikte. Vorbestrafte Täter, die in der Bezugsentscheidung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt worden sind, weisen zu 17 % (n=6.782) ausschließlich spezifische Voreintragungen wegen § 21 StVG auf. Bei einem nicht unerheblichen Täteranteil dieser Verkehrsdelikte scheint mithin eine Art Spezialisierung stattzufinden.

[1457] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.41a im Anhang*.

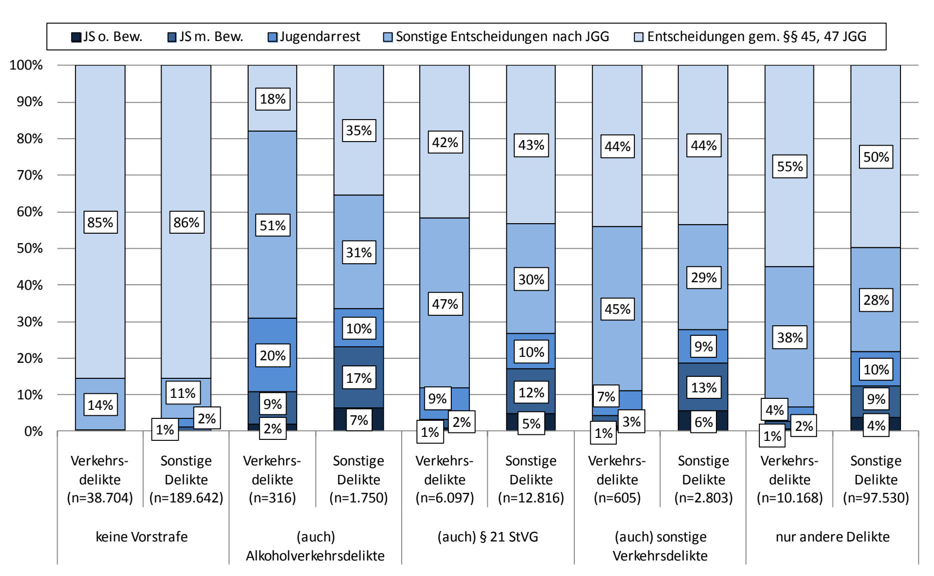
5.6.3 Sanktionierung in Abhängigkeit von der Art des Vorstrafendeliktes

Es wird nun der Frage nachgegangen, wie sich die Einschlägigkeit bzw. die Art des Vorstrafendelikts auf die Sanktionierung der Verkehrsdelikte auswirkt. Hierzu wird wiederum zwischen den Sanktionen nach JGG und StGB sowie den verkehrsspezifischen Sanktionsformen differenziert.

5.6.3.1 Sanktionierung nach Jugendstrafrecht

Schaubild 7.50 verdeutlicht die jugendstrafrechtliche Sanktionierung in Abhängigkeit von der Art des Vorstrafendeliktes für die Verkehrskriminalität und sonstige Kriminalität im Vergleich.[1458]

Schaubild 7.50: Jugendstrafrechtliche Reaktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für die Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Hierbei zeigt sich eindrucksvoll, dass die Schwere der Sanktionierung nicht nur allgemein bei einer etwaigen Vorstrafenbelastung zunimmt, sondern dass darüber hinaus deutliche Unterschiede nach Art des Deliktes in der Voreintragung bestehen. Besondere strafschärfende Wirkung haben die (auch) Voreintragungen mit Trunkenheitsdelikten im Verkehr. Während bei den nicht vorbelasteten Tätern, die nach JGG sanktioniert werden, die Jugendstrafe fast keine Rolle spielt und regelmäßig das Verfahren nach Maßgabe der §§ 45, 47 JGG eingestellt wird, än-

[1458] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.42a im Anhang*.

dert sich das Bild bei alkoholbedingten Vorstrafen drastisch. 2 % der Verkehrstäter und 7 % der Nicht-Verkehrstäter der Bezugsentscheidung werden dann zu einer unbedingten Jugendstrafe verurteilt. Auf die zur Bewährung ausgesetzte Jugendstrafe entfallen 9 % (Verkehrsdelikte) bzw. 17 % (Nicht-Verkehrsdelikte). Darüber hinaus gewinnt der Jugendarrest – vor allem bei den Verkehrsdelinquenten – deutlich an Bedeutung. Gegenüber einem Fünftel (20 %) der (auch) mit Trunkenheitsdelikten vorbestraften Verkehrsdelinquenten wird von dem Zuchtmittel Gebrauch gemacht. Bei den sonstigen Tätern der Bezugsentscheidung beläuft sich der entsprechende Anteil auf 10 %. Zudem wird weitaus seltener das Verfahren nach §§ 45, 47 JGG eingestellt. Insgesamt zeigt sich für die nach JGG sanktionierten Verkehrsdelinquenten, dass vor allem einschlägige Voreintragungen i.w.S., also die vorangegangene Begehung von Verkehrsdelikten, strafschärfende Wirkung entfaltet. Im Vergleich zu den mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität Vorbestraften sind hier durchweg sowohl die Anteile von Jugendstrafen als auch des Jugendarrestes höher. Bemerkenswerterweise lässt sich diese Tendenz ebenfalls für die Nicht-Verkehrstäter der Bezugsentscheidung beobachten. Mithin scheint es, als würden die Gerichte vor allem die Begehung von Verkehrsdelikten (im Jugendalter) als Erziehungsdefizit einstufen, welches ein stringenteres Vorgehen in Form härterer jugendstrafrechtlicher Sanktionen erforderlich macht.

5.6.3.2 Sanktionierung nach Erwachsenenstrafrecht

Ein ähnlicher Verlauf zeigt die Analyse der erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionierung in Abhängigkeit von der Art des Vorstrafendeliktes *(Schaubild 7.51)*.[1459]

Speziell für die Verkehrstäter der Bezugsentscheidung entfalten Voreintragungen mit Verkehrsdelikten (einschlägige Voreintragungen) strafschärfende Wirkung. Dies gilt jedoch primär für Vorstrafen mit (auch) Trunkenheitsdelikten bzw. (auch) Straftaten gemäß § 21 StVG. Während nicht vorbestrafte Verkehrsdelinquenten quasi immer zu einer Geldstrafe verurteilt werden, steigen die Anteile von Freiheitsstrafen bei (auch) Voreintragungen mit Alkoholverkehrsdelikten auf 31 % und bei (auch) Voreintragungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis auf 26 %. Derartige Voreintragungen wirken sich zwar auch bei den Nicht-Verkehrstätern strafschärfend aus. Allerdings bestehen deutliche Unterschiede bei den Voreintragungen mit (auch) sonstigen Verkehrsdelikten oder Delikten ausschließlich der „klassischen“ Kriminalität. Während für die Nicht-Verkehrstäter der Bezugsentscheidung hier eher geringe Divergenzen in der Sanktionsverteilung im Gegensatz zu den übrigen Vorstrafengruppierungen bestehen, werden Verkehrsdelinquenten trotz derartiger Voreintragungen zu 92 % (auch sonstige Verkehrsdelikte) bzw. 96 % (nur andere Delikte) mit einer Geldstrafe sanktioniert.

Im Gegensatz hierzu kristallisieren sich erneut die Alkoholstraftäter und die Straftäter des § 21 StVG als zum Teil sehr problematische Tätergruppe heraus.

[1459] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.43a im Anhang*.

Entsprechende Voreintragungen führen sowohl bei den Verkehrstätern als auch den Nicht-Verkehrstätern der Bezugsentscheidung zu einer vermehrten Verhängung von unbedingten und bedingten Freiheitsstrafen.

Schaubild 7.51: Sanktionen des StGB nach Art des Vorstrafendeliktes für die Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

5.6.3.3 Straßenverkehrsspezifische Sanktionierung

Von besonderem Interesse ist der Einfluss des Vorstrafendeliktes auf die Anordnung verkehrsspezifischer Sanktionen, weil insbesondere etwaige Voreintragungen mit Verkehrsdelikten für die Beurteilung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 69 StGB, aber auch für die Frage einer zusätzlichen Anordnung eines strafrechtlichen Fahrverbotes nach § 44 StGB herangezogen werden.[1460]

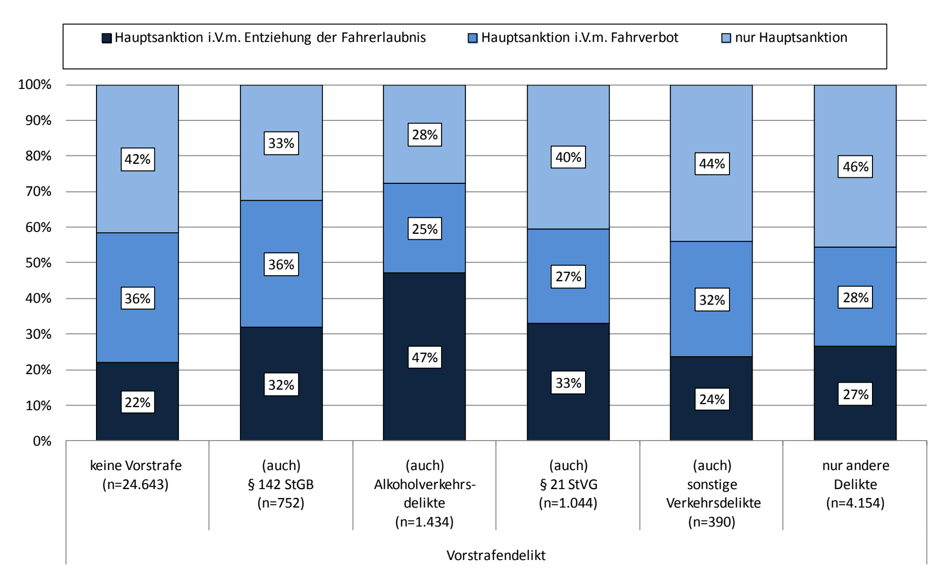
Des Weiteren ist eine kombinierte Betrachtung von einschlägigen Voreintragungen und der Anordnung verkehrsspezifischer Sanktionen im Hinblick auf die in *Kapitel 8* durchgeführte Rückfallanalyse und der darauf aufbauenden Beurteilung der spezialpräventiven Wirkung des Verkehrsstrafrechts erforderlich. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle die verkehrsspezifische Sanktionierung in Abhängigkeit von der Art des Vorstrafendeliktes für jedes in die Untersuchung einbezogene Verkehrsdelikt gesondert betrachtet.

[1460] Siehe *Kapitel 4, 2.2.2.4* und *2.3.2.*

5.6.3.3.1 § 142 StGB

Schaubild 7.52 verdeutlicht, dass bei der Verkehrsunfallflucht vor allem die Frage der Fahrerlaubnisentziehung stark von der Art etwaiger Vorstrafendelikte abhängt.[1461]

Schaubild 7.52: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB



Während Ersttätern zu 22 % die Fahrerlaubnis entzogen wird, sind es bei Wiederholungstätern (auch § 142 StGB) bereits 32 % und bei einer strafrechtlichen Vorbelastung mit (auch) alkoholbedingten Verkehrsdelikten 47 %. Mithin sind es vor allem vorangegangene Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr, welche eine negative Geeignetheitsprüfung zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr nach Maßgabe des § 69 StGB wahrscheinlicher machen. In gewisser Weise setzt sich hierbei auch in der Folgeverurteilung wegen § 142 StGB die gesetzliche Grundsatzwertung in § 69 II StGB zur Ungeeignetheit fort.

Die geringsten Unterschiede in der Sanktionierung bestehen zwischen Ersttätern des § 142 StGB und (auch) mit sonstigen Verkehrsdelikten vorbestraften Verkehrsunfallfluchttätern, bei denen das Fahrverbot mit anteilig 36 % bzw. 32 % häufiger angeordnet wird als eine Entziehung der Fahrerlaubnis mit 22 % (keine Vorstrafe) bzw. 24 % (auch sonstige Verkehrsdelikte). Eine ähnliche Tendenz zeigt sich bei den bloß mit anderen Delikten vorbelasteten Unfallfluchttätern.

[1461] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.44a im Anhang*.

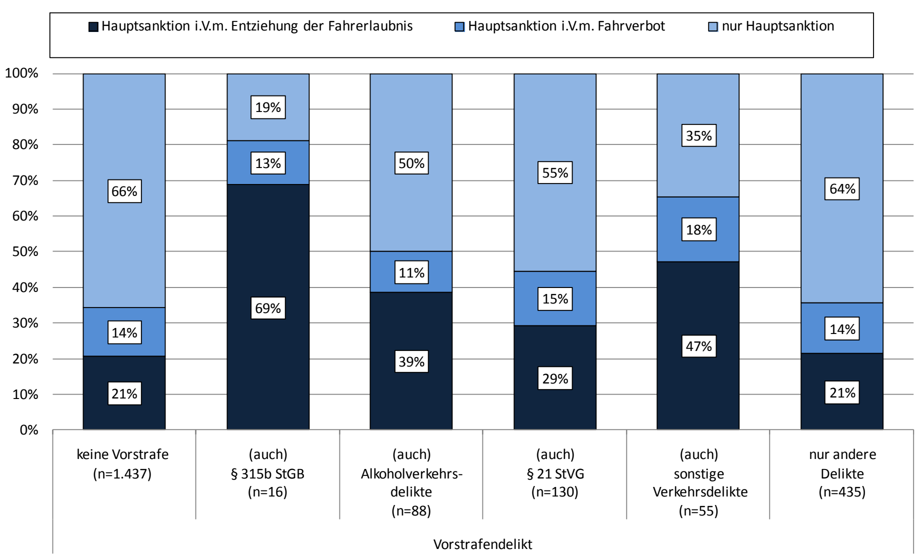
Bemerkenswerterweise wird dieser Tätergruppe jedoch mit anteilig 27 % häufiger die Fahrerlaubnis entzogen als den nicht vorbestraften Bezugstätern des § 142 StGB. Der Eignungsmangel müsste sich somit vorwiegend aus den Gesamtumständen der Tat ergeben, weil eine verkehrsspezifische Vorbelastung, auf Grundlage derer sich eine Ungeeignetheit ergeben könnte, nicht vorhanden ist.[1462]

Schließlich ist insgesamt zu konstatieren, dass unabhängig von der Art der Vorstrafenbelastung die zusätzliche Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion häufiger erfolgt als die Verurteilung zu einer alleinigen Hauptstrafe.

5.6.3.3.2 § 315 b StGB

Wie *Schaubild 7.53* zu entnehmen ist[1463], werden sowohl Ersttäter des § 315 b StGB als auch nur mit „klassischen" Delikten Vorbestrafte überwiegend mit einer alleinigen Hauptstrafe sanktioniert.

Schaubild 7.53: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für den gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB



Hierbei kommt zum Ausdruck, dass der Straftatbestand des § 315 b StGB grundsätzlich nicht an ein Fehlverhalten im fließenden Verkehr anknüpft, das Ausdruck eines grundsätzlich fehlenden Verantwortungsbewusstseins für straßenverkehrsge-

---

[1462] Freilich ist es denkbar, dass der Vorverurteilung auch Verkehrsdelikte zugrunde lagen, diese allerdings nicht das abstrakt schwerste Delikt der Entscheidung waren.

[1463] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.45a im Anhang*.

rechtes Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr sein könnte. Vielmehr kommt bei § 315 b StGB die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 I StGB nur bei verkehrsfremden Inneneingriffen in Betracht[1464], nicht aber bei sonstigen Außeneingriffen, da es für den „Zusammenhang" im Sinne des § 69 StGB nicht genügt, dass sich die Tat gegen einen Kraftfahrzeugführer richtet.[1465] Denn die Anordnung einer Fahrerlaubnisentziehung ist nicht zulässig, wenn der Täter weder vor noch nach der Tat ein Kfz geführt und die Tat auch nicht unter Verletzung einer spezifischen Pflicht eines Kraftfahrers begangen hat. Dies gilt auch, wenn die Tat angesichts ihrer Schwere auf eine charakterliche Unzuverlässigkeit des Täters hinweist.[1466]

Voreintragungen mit Verkehrsdelikten führen im Vergleich dazu vermehrt zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis, wobei die Ergebnisse aufgrund der geringen Fallzahlen mit einer gewissen Vorsicht zu bewerten sind. Vor allem die sehr seltenen Fälle der wiederholten Begehung des § 315 b StGB (n=16) ziehen zu 69 % auch eine Fahrerlaubnisentziehung nach sich.

5.6.3.3.3 § 315 c-Rest StGB

Verurteilungen wegen nicht alkoholbedingten Gefährdungen des Straßenverkehrs gemäß § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB führen wegen der Indizwirkung des § 69 II StGB regelmäßig zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis. Lediglich in Ausnahmefällen kann von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden. Vor allem bei der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 c I Nr. 2, III Nr. 2 StGB stellt sich die Frage, ob nicht einige dieser Fälle unterhalb der von § 69 II StGB gewollten Grenze liegen, so dass ggf. im Einzelfall zu prüfen ist, ob die Indizwirkung des § 69 II StGB ausnahmsweise entfällt.[1467] Wird die Fahrerlaubnisentziehung ausnahmsweise nicht angeordnet, droht auch bei § 315 c I Nr. 2 StGB die Verhängung eines Fahrverbotes, wenngleich § 44 I S. 2 StGB nicht einschlägig ist.[1468]

Schaubild 7.54 bestätig diese Tendenz[1469], so dass die Verhängung einer alleinigen Hauptstrafe eher die Ausnahme ist. Am wahrscheinlichsten ist eine zusätzliche Entziehung der Fahrerlaubnis, wenn bereits (auch) spezifische Voreintragungen oder (auch) Voreintragungen mit alkoholbedingten Verkehrsdelikten vorhanden sind. Die entsprechenden Anteile liegen bei 74 % bzw. 77 %. In diesen Fällen erfolgt die Verurteilung zu einer alleinigen Hauptstrafe nur noch in Einzelfällen

---

[1464] Da der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr unter Benutzung eines Kraftfahrzeuges (§ 315 b I Nr. 3 StGB) regelmäßig nach Art und Gewicht eine den Indiztaten des § 69 II StGB vergleichbare Tat darstellen wird, scheint eine Fahrerlaubnisentzug oftmals angezeigt, vgl. *Athing,* in: MüKo StGB, § 69 Rn. 82; *Hentschel/Krumm*, Rn. 323.

[1465] *Barnickel,* in: MüKo StGB, § 315b Rn. 64.

[1466] *BGH,* NZV 2001, 133.

[1467] *Athing,* in: MüKo StGB, § 69 Rn. 67.

[1468] *Hentschel/Krumm,* Rn. 323; *Molketin,* NZV 2001, 411, 414.

[1469] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.46a im Anhang.*

(3 % bei Vorstrafen mit § 315 c-Rest StGB; 8 % bei alkoholbedingten Vorstrafen). Ansonsten hat die Art des Vorstrafendeliktes jedoch eher geringen Einfluss auf die Verhängung auch einer verkehrsspezifischen Sanktion.

Schaubild 7.54: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für die nicht alkoholbedingte Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315 c-Rest StGB

Vorstrafendelikt	Hauptsanktion i.V.m. Entziehung der Fahrerlaubnis	Hauptsanktion i.V.m. Fahrverbot	nur Hauptsanktion
keine Vorstrafe (n=4.490)	61%	27%	12%
(auch) § 315c-Rest StGB (n=77)	74%	23%	3%
(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=289)	77%	16%	8%
(auch) § 21 StVG (n=337)	69%	20%	12%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=192)	66%	22%	13%
nur andere Delikte (n=950)	66%	21%	13%

§ 315 c-Rest StGB als Bezugsdelikt

5.6.3.3.4 Trunkenheitsdelikte (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB)

Bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss wird aufgrund der Regelanordnung in § 69 II StGB fast immer auch die Maßregel verhängt. Das Führen eines Kraftfahrzeuges in strafbarem alkoholisiertem Zustand gilt nach der gesetzlichen Wertung als Kardinalfall einer sich als Charaktermangel darstellenden Verantwortungslosigkeit (§ 69 II StGB) oder wirkt ansonsten erschwerend bei der Strafzumessung in Form der Verhängung eines Fahrverbotes (§ 44 I S. 2 StGB).[1470]

Unabhängig von der Art des Vorstrafendeliktes wird indes fast nie ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB angeordnet, weil die Fahrerlaubnisentziehung stets die primäre Sanktionierungsform darstellt (*Schaubild 7.55*).[1471] Aus dem Schaubild ergibt sich ferner die auf den ersten Blick widersprüchliche Tendenz, dass gegenüber (auch) einschlägig vorbestraften Alkoholtätern am seltensten die Fahrerlaubnisentziehung angeordnet wird. Während 91 % der Ersttäter die Fahrerlaubnis entzogen wird, sind es bei den Wiederholungstätern lediglich 78 %. Auch gegen

[1470] *Herzog*, in: NK StGB, § 69 Rn. 19.
[1471] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.47a im Anhang*.

die bereits mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis auffällig gewordenen Trunkenheitstäter wird nur in 85 % der Fälle eine Entziehung der Fahrerlaubnis verhängt.

Schaubild 7.55: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für die Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr gemäß §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB

Eine ähnliche Tendenz konnte bereits für den Zusammenhang von Vorstrafenhäufigkeit und verkehrsspezifischer Sanktionierung aufgezeigt werden. Vermutlich dauert bei diesen Tätergruppen zum Zeitpunkt der Bezugsverurteilung eine vorherige Sperrfristverhängung noch an.[1472] Diese These kann allerdings den ebenfalls geringeren Anteil von Fahrerlaubnisentziehungen von 85 % bei den ausschließlich mit „klassischen" Delikten vorbestraften Alkoholdelinquenten nicht erklären.

5.6.3.3.5 Fahrlässigkeitsdelikte (§§ 222, 229 StGB)

Obwohl die Ergebnisse in *Schaubild 7.56*[1473] zu den fahrlässigen Erfolgsdelikten sowohl aufgrund der Auswahlkriterien zu ihrer Identifikation im BZR-Datensatz als Verkehrsdelikte[1474] als auch wegen der teilweise geringen Fallzahlen in den jeweiligen Vorstrafengruppierungen nur unter Vorbehalt interpretierbar sind, zeigt sich jedenfalls die erwartete Tendenz, dass die Fahrerlaubnisentziehung häufiger gegenüber den mit Verkehrsdelikten vorbestraften Fahrlässigkeitstätern angeord-

---

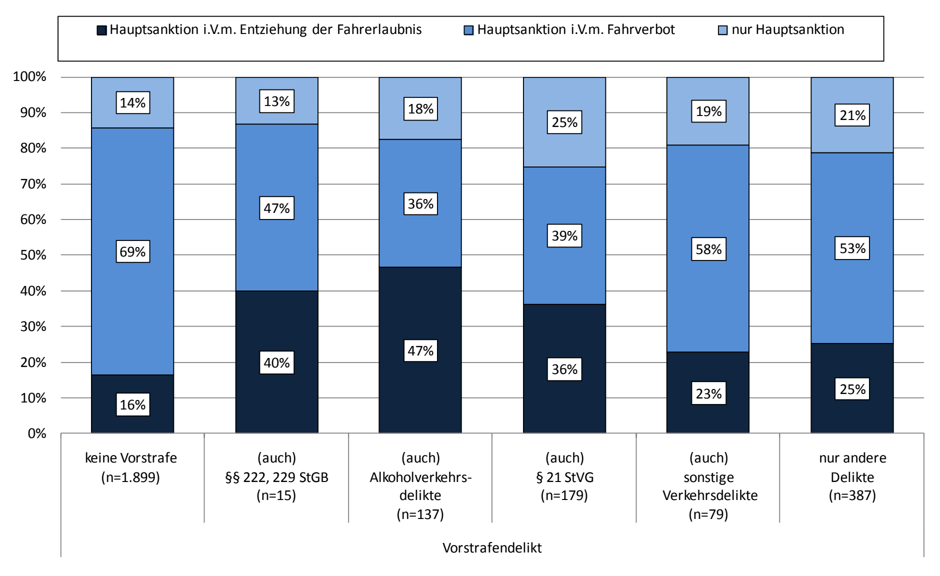
[1472] Hierzu im Einzelnen oben Punkt *5.5*.

[1473] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.48a im Anhang*.

[1474] Vgl. *Kapitel 6, 1.1*.

net wird als gegenüber Ersttätern oder nur mit Nicht-Verkehrsdelikten Vorbestraften.[1475]

Schaubild 7.56: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für die Fahrlässigkeitsdelikte im Straßenverkehr gemäß §§ 222, 229 StGB



Wiederum sind es insbesondere Voreintragungen mit (auch) alkoholbedingten Verkehrsdelikten, die am häufigsten (47 %) eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach sich ziehen. Die übrigen Täter werden hingegen größtenteils mit einer Hauptstrafe in Kombination mit einem Fahrverbot sanktioniert. Denn bei den fahrlässigen Verkehrsverstößen ist das Ausmaß festgestellter Verantwortungslosigkeit des Kraftfahrers entscheidend[1476], so dass die Folgen verkehrswidrigen Verhaltens allein, z.B. die Verursachung eines Unfalls mit tödlichem Ausgang, nicht die Annahme von Ungeeignetheit begründet.[1477] In Anlehnung an den Regelfall des § 315 c I Nr. 2 StGB wird eine entsprechende Tat nur dann als dem Gewicht eines Regelfalls entsprechend anzusehen sein, wenn „grobe Verkehrswidrigkeit" oder „Rücksichtslosigkeit" zu der schweren Folge geführt hat.[1478]

[1475] Wenngleich der Anteil bei den mit sonstigen Verkehrsdelikten Vorbestraften etwas niedriger ist als bei den nur mit „klassischen" Delikten Vorbestraften.

[1476] *Schäfer u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 97; *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 106.

[1477] *Hentschel/Krumm,* Rn. 458.

[1478] *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 106; *Athing,* in: MüKo StGB, § 69 Rn. 82.

5.6.3.3.6 § 240 StGB

Primäre Sanktionsform gegen Nötigungstäter im Straßenverkehr ist das Fahrverbot gemäß § 44 StGB, wobei indes erneut die Auswahlkriterien zur Identifikation der Delikte als Verkehrsstraftaten zu berücksichtigen sind. Diese Beobachtung gilt unabhängig von der konkreten Art des Vorstrafendeliktes *(Schaubild 7.57)*[1479], wenngleich registrierte Vorstrafen eine Entziehung der Fahrerlaubnis wahrscheinlicher machen. Dies gilt vor allen Dingen für Voreintragungen mit (auch) Trunkenheitsdelikten, bei denen in 30 % der Fälle die Maßregel nach § 69 ff. StGB verhängt wird. Jedenfalls scheint die alleinige Hauptstrafe – losgelöst vom Vorliegen einer etwaigen Voreintragung – der absolute Ausnahmefall zu sein.

Schaubild 7.57: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für die Nötigung im Straßenverkehr gemäß § 240 StGB

Vorstrafendelikt	Hauptsanktion i.V.m. Entziehung der Fahrerlaubnis	Hauptsanktion i.V.m. Fahrverbot	nur Hauptsanktion
keine Vorstrafe (n=1.089)	8%	91%	2%
(auch) § 240 StGB (n=52)	23%	77%	
(auch) Alkoholverkehrsdelikte (n=93)	30%	65%	5%
(auch) § 21 StVG (n=132)	26%	68%	6%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=96)	14%	84%	2%
nur andere Delikte (n=334)	12%	81%	7%

§ 240 StGB als Bezugsdelikt

5.6.3.3.7 § 21 StVG

Verurteilungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis ziehen im Durchschnitt überwiegend eine Bestrafung mit einer alleinigen Hauptsanktion nach sich. Diese Beobachtung gilt verstärkt für jugendliche Täter des § 21 StVG, gegenüber denen nur in absoluten Ausnahmefällen auch eine verkehrsspezifische Sanktion angeordnet wird. Aus *Schaubild 7.58* ergibt sich, dass vor allem die Entziehung der Fahrerlaubnis stark von der Art etwaiger Vorstrafendelikte abhängt.[1480]

[1479] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.49a im Anhang.*
[1480] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.50a im Anhang.*

Schaubild 7.58: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für das Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG

Vorstrafendelikt	Hauptsanktion i.V.m. Entziehung der Fahrerlaubnis	Hauptsanktion i.V.m. Fahrverbot	nur Hauptsanktion
keine Vorstrafe (n=45.813)	7%	4%	90%
(auch) § 21 StVG (n=18.466)	37%	8%	54%
(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=5.730)	52%	6%	42%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=2.308)	30%	10%	60%
nur andere Delikte (n=12.899)	15%	6%	79%

§ 21 StVG als Bezugsdelikt

Während Ersttäter zu 90 % mit einer isolierten Hauptstrafe und nur zu 7 % mit einer zusätzlichen Sperrfrist sanktioniert werden, steigen letztere Anteile beim Vorliegen von Voreintragungen zum Teil stark an. Wiederholt ohne Fahrerlaubnis fahrende Täter (n=18.466) erhalten zu 37 % eine isolierte Sperrfrist gemäß § 69 a I S. 2 StGB. Weisen die Täter (auch) Vorstrafen mit Trunkenheitsdelikten auf, steigt der Anteil sogar auf 52 % an. Selbst bei (auch) Voreintragungen mit sonstigen Verkehrsdelikten wird gegenüber 30 % der betroffenen Täter eine Sperrfrist ausgesprochen. Bei Voreintragungen mit nur „klassischen" Straftaten beläuft sich dieser Anteil immerhin noch auf 15 %.

Bei vorangegangenen Trunkenheitsdelikten, die aufgrund der Regelanordnung in § 69 II StGB fast stets zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben, dürfte das Bezugsdelikt gemäß § 21 StVG gerade durch die verhängte Sanktion bedingt sein.[1481] Durch das Bezugsdelikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis haben die entsprechenden Täter ihren Eignungsmangel zum Führen von Kraftfahrzeugen quasi bestätigt, so dass der hohe Anteil von Maßregeln gemäß § 69 ff. StGB konsequent erscheint. Nicht ganz so unproblematisch ist der hohe Anteil isolierter Sperrfristen bei Wiederholungstätern des § 21 StVG zu bewerten. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis ist nach Ansicht des *BGH*[1482] eine typische Straßenverkehrstat

[1481] In diesem Sinne auch *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 292.
[1482] *BGH,* NZV 2007, 212 f. = NStZ-RR, 40; ebenso *Fischer,* StGB, § 69 Rn. 38.

im Sinne des § 69 I StGB, die regelmäßig die Verhängung einer isolierten Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis rechtfertigen kann, zumal wenn die Tat nach gerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis wiederholt begangen wurde.[1483] Zugegebenermaßen kann die wiederholte Tatbegehung auf eine fehlende charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hindeuten, was eine andere Beurteilung im Einzelfall jedoch nicht ausschließt.[1484] Obwohl der „konkret-generell zu bestimmende straßenverkehrsspezifische Gefahrzusammenhang" hier nicht von der Hand zu weisen ist, sind doch vor allem Straftaten gemäß § 21 StVG bei Tätern, die nie eine Fahrerlaubnis besaßen, nur ein schwaches Indiz für deren Ungeeignetheit.[1485] Angesichts des im Maßregelrecht herrschenden Zweckgedankens erscheint es als kriminalpolitisch verfehlt, wenn auf das Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) mit einer Maßregel nach §§ 69 ff. StGB reagiert und damit häufig ein kriminalisierender Teufelskreis eröffnet wird.[1486] Die hieraus resultierende kriminalisierende Wirkung kann gegen die Anordnung einer isolierten Sperrfrist sprechen, hindert doch eine angeordnete Sperre den Erwerb einer Fahrerlaubnis und begünstigt weitere Taten nach § 21 StVG.[1487] Zur Bekämpfung bestehender Gefahren ist stattdessen das Bemühen um eine Erteilung der Fahrerlaubnis geeignet, z.B. in Form einer Bewährungsweisung nach § 56 c StGB.[1488]

Im Endeffekt hängt die Frage, ob von der Festsetzung einer isolierten Sperre abgesehen werden kann, wenn gerade die Versagung der Fahrerlaubnis beim Täter die Gefahr weiterer maßregelrelevanter Straftaten begründet, davon ab, ob der permanente Verstoß gegen § 21 StVG als Ausdruck genereller charakterlicher Ungeeignetheit zu werten ist oder die Ungeeignetheit mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis und der daraus folgenden Möglichkeiten legaler Teilnahme am Straßenverkehr für die Zukunft beseitigt ist.[1489] Bei Straftätern, denen zuvor die Fahrerlaubnis entzogen wurde und die innerhalb der Sperrfrist ein Kraftfahrzeug führen, ist die Anordnung einer isolierten Sperre oftmals angebracht[1490], da aus der Tat die charakterliche Ungeeignetheit offen zutage tritt.

Um die dargelegten Ergebnisse weiter zu konkretisieren, bietet es sich an, die Altersverteilung bei den jeweiligen Voreintragungsgruppierungen näher unter die Lupe zu nehmen. Bei den Wiederholungstätern (auch § 21 StVG) sind 21 % der Täter Jugendliche, 9 % Heranwachsende und 70 % Erwachsene. Allerdings werden nur knapp 4 % dieser jugendlichen und knapp 17 % dieser heranwachsenden Wiederholungstäter mit einer isolierten Sperrfrist belegt, wohingegen 50 % der

1483 *Freyschmidt,* S. 155 f.; *Seier,* S. 52.
1484 *BGH,* NZV 2007, 212, 213; *Hentschel, TFF,* Rn. 602, 740 mit weiteren Nachweisen.
1485 *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 37; *Hentschel,* TFF, Rn. 740.
1486 *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 13.
1487 *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 37.
1488 *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 13.
1489 *Geppert,* in: LK StGB, § 69a Rn. 3; *Hentschel,* TFF, Rn. 740; *Lackner/Kühl,* StGB, § 69a Rn. 8.
1490 *Hentschel/Krumm,* Rn. 511, 572 ff.

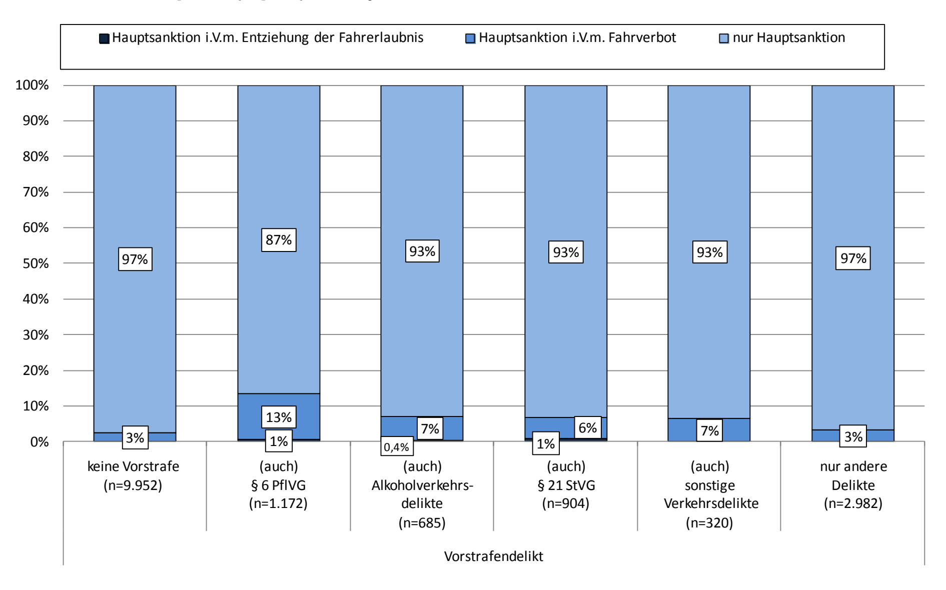
erwachsenen Wiederholungstäter die Maßregel erhalten. Mithin scheinen die Strafgerichte dem soeben beschriebenen Zweckgedanken und der Gefahr eines kriminalisierenden Teufelskreises – vor allem bei jugendlichen Tätern – Rechnung zu tragen. Bei den mit Trunkenheitsdelikten vorbestraften Bezugstätern des § 21 StVG stellt sich dieses Problem weitgehend nicht, da nur 0,6 % im Jugend- und 2 % im Heranwachsendenalter sind.

Zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass sich die Ersttäter zu 57 % aus Jugendlichen, zu 9 % aus Heranwachsenden und zu 34 % aus Erwachsenen zusammensetzen. Während jugendliche Ersttäter quasi immer (99 %) mit einer alleinigen Hauptstrafe sanktioniert werden, wird gegenüber 7 % der heranwachsenden und 17 % der erwachsenen Ersttäter eine Sperrfrist verhängt.

5.6.3.3.8 § 6 PflVG

Der strafrechtliche Verstoß gegen das PflVG wird allgemein fast immer nur mit einer alleinigen Hauptstrafe sanktioniert. Insbesondere eine Entziehung der Fahrerlaubnis findet praktisch fast nicht statt.[1491] Bei dieser Beobachtung bleibt es weitgehend auch bei der einbeziehenden Betrachtung der Vorstrafendelikte *(Schaubild 7.59)*.[1492]

Schaubild 7.59: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für den Pflichtversicherungsverstoß gemäß § 6 PflVG



[1491] Siehe oben *Schaubild 7.20.*

[1492] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 7.51a im Anhang.*

Ohnehin ist sehr zweifelhaft, ob der Pflichtversicherungsverstoß gemäß § 6 PflVG taugliche Anlasstat im Sinne des § 69 StGB sein kann, weil es insoweit an ein verkehrsspezifischen Gefährlichkeit fehlt.[1493] Bei spezifisch vorbestraften Tätern und bereits mit anderen Verkehrsdelikten Vorbelasteten wird jedenfalls häufiger ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB angeordnet. Diese Vorbelastungen wirken also erschwerend bei der Strafzumessung in Gestalt der Verhängung eines Fahrverbotes, das durch seine Warn- und Besinnungsfunktion weiteren Straftaten entgegenwirken soll. Die Entziehung der Fahrerlaubnis hat dagegen unabhängig von der Art des Vorstrafendeliktes praktisch keine Relevanz.

[1493] So *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 23; a.A. *Hentschel/Krumm*, Rn. 447; vgl. hierzu *Kapitel 4, 2.2.2.3*.

Kapitel 8: Rückfälligkeit von Straßenverkehrstätern

Vor dem Hintergrund der Massenhaftigkeit strafrechtlich relevanter Verkehrsverstöße stellt sich fast zwangsläufig die Frage nach der Effizienz straßenverkehrsstrafrechtlicher Maßnahmen. Weil das Unfallgeschehen im Straßenverkehr Anfang der 1970er Jahre seinen negativen Höhepunkt erreichte[1494], war vor allem diese Zeit verstärkt durch eine Reformdiskussion um die Verkehrsdelikte geprägt, die sowohl die generalpräventiven als auch die spezialpräventiven Komponenten des Straßenverkehrsstrafrechts einschloss.[1495] Es wurde die Frage aufgeworfen, ob das Verkehrsstrafrecht überhaupt geeignet sei, die wachsenden Verkehrsprobleme in Gestalt von ansteigenden Verkehrsdelikten und Verkehrsunfällen zu lösen.[1496]

Grundsätzlich wird für den Bereich des Straßenverkehrs primär den generalpräventiven Strategien ihr besondere Berechtigung zugesprochen[1497], weil hiermit die Vorstellung verbunden ist, dass die Androhung strafrechtlicher Sanktionen auf die große Masse der Verkehrsteilnehmer verhaltenssteuernd einwirkt.[1498] Ob und inwieweit diese generalpräventive Wirkung tatsächlich vorhanden ist, lässt sich

---

[1494] Siehe hierzu *Einleitung*.

[1495] Siehe hierzu im Einzelnen *Asholt,* S. 233 ff.; *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 24 ff., S. 46 ff.

[1496] *Asholt,* S. 234; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 343.

[1497] Vgl. aber auch *Kapitel 3, 1*.

[1498] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286; vgl. auch *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 351 ff., S. 383 ff.

allerdings nur sehr schwer messen.[1499] Jedenfalls dürfte man heute davon ausgehen, dass sich für den Großteil der Verkehrsteilnehmer ein „den Gefahren des Straßenverkehrs angepasstes Bewusstsein zur gegenseitigen Rücksichtnahme“ entwickelt hat, das sich delinquenz- und unfallmindernd auswirkt.[1500] Die Existenz straßenverkehrsstrafrechtlicher Normen, aber vor allem auch zahlreiche Kampagnen zu den Gefahren des Straßenverkehrs und zur enormen Gefährlichkeit bestimmter Verhaltensweisen in diesem Zusammenhang (z.B. Fahren im angetrunkenen Zustand) haben sicherlich positiven Einfluss auf die Verkehrsgesinnung ausgeübt und zum konstanten Sinken der Unfall- und Deliktzahlen im Straßenverkehr beigetragen. In Bezug auf die generalpräventive Kraft sind auch die verkehrsspezifischen Sanktionen, speziell die maßregelrechtliche Fahrerlaubnisentziehung, als durchaus wirksam einzuschätzen, weil (potentielle) Betroffene sie als für ihre Lebensführung einschneidend empfinden und somit ihre Anordnung „fürchten“.[1501] Darüber hinaus können vor allem die Folgen einer Fahrerlaubnisentziehung dahingehend mit zusätzlichen Belastungen verbunden sein, dass die Fahrerlaubnis den Verkehrsdelinquenten nach Ablauf der Sperrfrist nicht ohne weiteres problemlos wiedererteilt wird.

Leichter messbar als die generalpräventive Komponente ist die zweite „präventive Dimension“ des heutigen Sanktionensystems in Gestalt der Spezialprävention[1502], wenngleich freilich auch die spezialpräventive Wirkungsforschung mit zahlreichen Problemen behaftet ist[1503]. Allerdings stehen mit der Frage der Legalbewährung bzw. der Rückfälligkeit empirisch messbare Indikatoren zur Verfügung, die als Erfolgskriterium herangezogen werden können. Bereits *Cramer*[1504] hat speziell für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz frühzeitig den Blick weg von der Generalprävention hin zur Spezialprävention gelenkt[1505], allerdings auch scharfe Kritik an der Geeignetheit der vorhandenen spezialpräventiven Maßnahmen für die Bekämpfung der Verkehrskriminalität geäußert[1506]. Gleichwohl nimmt man heute eine gute spezialpräventive Wirksamkeit der Sanktionierung von Verkehrsstraftaten jedenfalls dort an, wo die sog. „Verkehrssünder“[1507] oder „Nor-

---

[1499] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243; siehe zu den empirischen Möglichkeiten und Grenzen generalpräventiver Strategien im Straßenverkehr ausführlich *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 383 ff.; zur Kritik an der generalpräventiven Komponente vgl. *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 26 ff.

[1500] Dies noch bezweifelnd *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 26, der jedoch bereits „Ansätze einer Verbesserung der Verkehrsgesinnung“ bejaht.

[1501] *Hellwig,* S. 129; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 412.

[1502] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243.

[1503] Siehe nur *Kapitel 5, 1.1.*

[1504] Vgl. *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 46 ff.

[1505] *Asholt,* S. 234.

[1506] *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 51 ff. Indes sind die angeführten Kritikpunkte eher rechtstheoretischer Natur und betreffen vorwiegend die dogmatische Ausgestaltung des verkehrsspezifischen Sanktionensystems; zusammenfassend siehe auch *Asholt,* S. 235 f.

[1507] Vgl. hierzu auch *Kapitel 1, 1.1* sowie *Kapitel 3, 2.*

malbürger" betroffen sind.[1508] Die zahlenmäßig größte Gruppe der „Verkehrsstraftäter" geraten eher wegen der „potentiellen Deliktsituation" des Straßenverkehrs mit dem Gesetz in Konflikt als aus zielgerichteter Intention.[1509] Andererseits wird ebenfalls vermutet, dass es im Bereich der Verkehrsstraftaten besondere Tätergruppen gebe (z.B. Alkoholtäter, Verkehrsteilnehmer ohne Führerschein)[1510], bei denen die spezialpräventive Einwirkung größtenteils versage.[1511]

In diesem Kapitel erfolgt daher eine bundesweite empirische Untersuchung zum Rückfallverhalten der verurteilten Verkehrsdelinquenten des Bezugsjahres 2004. Dabei werden anhand verschiedener Rückfallbegriffe[1512] umfassend das Ausmaß der Rückfälligkeit, die Art der Rückfalltaten, Rückfallhäufigkeit und Rückfallgeschwindigkeit sowie der Zusammenhang von soziodemographischen Merkmalen und (verkehrsspezifischer) Sanktionierung auf das Rückfallverhalten der Verkehrsstraftäter erläutert. Zudem werden am Ende des Kapitels bestimmte Tätergruppen innerhalb der Straßenverkehrstäter ermittelt, die einen unterschiedlichen Grad an Rückfälligkeit aufweisen. Bevor jedoch die eigenen Ergebnisse zum Rückfallverhalten eingehend dargelegt werden, erfolgt ein Überblick über einige Forschungsergebnisse aus Deutschland zur Rückfälligkeit von Verkehrsstraftätern, die als Vergleichsbasis ergänzend herangezogen werden können.

1. Bisherige deutsche Forschungsergebnisse zur Rückfälligkeit von Verkehrstätern

1.1 Einführende Bemerkungen

Obschon die Frage der Legalbewährung als Erfolgskriterium unseres präventiv ausgerichteten Strafrechtssystems ein zentrales Thema der kriminologischen Forschung ist, existieren bisher wenige zuverlässige Befunde zum Rückfallverhalten von Straßenverkehrstätern. Zwar liegt zur Rückfallwahrscheinlichkeit von Trunkenheitstätern eine mittlerweile fast unüberschaubare Menge von Untersuchungsergebnissen vor[1513], auf Grund derer aber auch nur vage Aussagen über die Rückfälligkeit getroffen werden können.[1514] Fast gar keine abgesicherten Informationen liegen zu der Rückfallhäufigkeit von Nicht-Trunkenheitstätern vor, weil es für diese heterogene Gruppe der Straßenverkehrstäter weitgehend an empirischen

[1508] *Piesker,* NZV 2002, 297; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286 mit weiteren Nachweisen.

[1509] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 102.

[1510] Zu den verschiedenen Tätergruppen vgl. auch *Kapitel 3, 2* sowie unten Punkt *8.4*.

[1511] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286 f.; *Göppinger,* Kriminologie 1980, S. 686.

[1512] Siehe sogleich Punkt *2*.

[1513] *Kulemeier*, S. 262 f.; vgl. nur den Überblick bei *Welzel,* Zur Rückfallprognose bei dem Delikt „Trunkenheit beim Führen von Kraftfahrzeugen", S. 18 ff., S. 57 ff., sowie bei *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 130 ff.

[1514] So auch *Kulemeier,* S. 261, S. 263.

Studien mangelt.[1515] Insgesamt fehlt es vor allem an hinreichend nach den einzelnen Verkehrsdelikten differenzierenden Einzelstudien, die sich ausschließlich und vertieft der prospektiven Legalbetrachtung von Verkehrstätern widmen. Aus diesem Grund beschränken sich Aussagen zur Rückfallwahrscheinlichkeit bei den jeweiligen Formen der nicht alkoholbedingten Verkehrsdelinquenz – wenn überhaupt – auf Angaben zu der Vorstrafenbelastung oder sogar nur bloße Schätzungen.[1516]

Obwohl es weitgehend an aktuellen, vor allem aber an empirisch hinreichend abgesicherten Forschungsergebnissen mangelt, bestehen im Hinblick auf die Rückfallwahrscheinlichkeit bei der Verkehrskriminalität einige „gefestigte" Annahmen.[1517] So wird eine besonders hohe Rückfallneigung von Trunkenheitstätern angenommen[1518], wobei allerdings nicht hinreichend zwischen verschiedenen Typen der Alkoholverkehrstäter differenziert wird. Überdies wird ein hohes Rückfallrisiko beim Fahren ohne Fahrerlaubnis vermutet.[1519] Dies soll insbesondere für solche Wiederholungstäter des § 21 StVG gelten, die noch nie eine Fahrerlaubnis innehatten oder diese durch Entziehung verloren haben.[1520] Hingegen soll die Rückfallwahrscheinlichkeit bei den sonstigen „Verkehrssündern", die häufiger als die übrigen Straffälligen aus dem Kreis der ansonsten Nicht-Delinquenten kommen, eher gering sein.[1521]

Ferner herrscht im Hinblick auf die Effektivität der verkehrsspezifischen Sanktionen, insbesondere in Gestalt der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung, große Uneinigkeit in der kriminologischen und strafrechtlichen Wissenschaft.[1522] Wesentlicher Grund hierfür ist, dass die Frage nach dem Erfolg verkehrsausschließender Maßnahmen, d.h. inwieweit diese tatsächlich ihren Beitrag leisten, die Straßenverkehrssicherheit zu heben, wegen einer Reihe von Unsicherheitsfaktoren nur schwer zu beantworten ist.[1523] Sowohl bei den Alkoholdelikten als auch bei den anderen Verkehrsstraftaten lässt sich der Einfluss verkehrsausschließender Rechtsfolgen schon deswegen schwer einschätzen, weil nicht mit Sicherheit beurteilt werden kann, wie sich die Rückfallwahrscheinlichkeit ohne diese angeordneten Maßnahmen darstellen würde. Bedeutsam für die Effektivität verkehrsspezifischer Sanktionen ist zudem, in welchem Ausmaß die gerichtliche

---

[1515] Ebenfalls darauf hinweisend *Kulemeier,* S. 263. Ausnahme sind die Sonderauswertungen von *Kirchner*, in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261 ff. und *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286 ff., vgl. dazu sogleich Punkt *1.2.*

[1516] So z.B. *Kulemeier,* S. 263 f.; *Schneider,* Kriminelle Straßenverkehrsgefährdungen, S. 103 ff.

[1517] Vgl. z.B. den zusammenfassenden Überblick zur Rückfallwahrscheinlichkeit von Verkehrsstraftätern bei *Göppinger,* Kriminologie 1980, S. 686.

[1518] Siehe bereits *Kapitel 3, 2.3* und sogleich Punkt *1.3.*

[1519] Vgl. *Kapitel 3, 2.5; Kulemeier,* S. 264.

[1520] Allgemein zur Problematik der Resozialisierung von Wiederholungstätern des § 21 StVG vgl. *Seiler,* Fahren ohne Fahrerlaubnis, S. 164 ff.

[1521] *Kulemeier,* S. 263 f.

[1522] Siehe bereits *Kapitel 4, 2.4.*

[1523] Siehe hierzu im Einzelnen *Kulemeier,* S. 253 ff.

Anordnung des Verkehrsausschlusses vom Verurteilten tatsächlich befolgt wird.[1524] Es ist zu vermuten, dass viele Verkehrsdelinquenten trotz rechtskräftigen Fahrverbotes oder Fahrerlaubnisentzugs weiterhin unbefugt Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr führen.[1525]

Eine differente Beurteilung der Effizienz verkehrsspezifischer Sanktionen kann ebenfalls aus der Frage resultieren, wie der Erfolg im Sinne der Legalbewährung beurteilt wird. Einerseits ist es möglich, die Rückfälligkeit der Verkehrsdelinquenten schlechthin zu überprüfen. Ein derartiges Vorgehen erscheint vor dem Hintergrund angebracht, dass teilweise ein enger Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdelinquenz angenommen wird.[1526] Da das Verhalten im Straßenverkehr letztlich durch die gleichen Einstellungen und Motivationen wie das allgemeine Verhalten geprägt ist, kann davon ausgegangen werden, dass bestehende Fehlhaltungen und Anpassungsstörungen Bedingungen sowohl des allgemein kriminellen Verhaltens als auch des Fehlverhaltens im Straßenverkehr sein können.[1527] Mit zunehmender allgemeiner Delinquenz soll daher auch die Tendenz zur Begehung von Verkehrsdelikten steigen. Desgleichen ist zu vermuten, dass mehrfach im Bereich der Straßenverkehrskriminalität Auffällige auch für den Bereich der sog. „klassischen" Kriminalität verstärkt rückfallgefährdet sind. Notorische Verkehrsdelinquenten und „Kriminelle im Allgemeinen" dürften sich also insoweit ähneln, „als die Bereitschaft zum Einhalten der Regeln sozialen Zusammenlebens verringert zu sein scheint", so dass in der Konsequenz die deliktspezifische Struktur von Vorstrafen und Rückfallkriminalität bei diesen Tätergruppen vergleichbar sein müssten.[1528] Auf der anderen Seite erscheint es im Hinblick auf den Sanktionszweck der verkehrsspezifischen Sanktionen besonders angezeigt, einschlägige Rückfalltaten zur Beurteilung heranzuziehen.[1529] Bereits die Analyse der Vorstrafenbelastung in *Kapitel 7* hat vergleichsweise hohe Anteile einschlägiger Voreintragungen bei Trunkenheitstätern und Verkehrsteilnehmern ohne Fahrerlaubnis ergeben[1530], so dass für diese Tätergruppen ebenfalls ein erhöhtes einschlägiges Rückfallrisiko zu befürchten ist. Ferner sind weitere Differenzierungen nach Länge der durch das Gericht festgesetzten Sperrfrist bzw. Dauer des strafrechtlichen Fahrverbotes[1531], nach gewissen Tätertypen[1532] oder

[1524] *Kulemeier,* S. 259; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 171.

[1525] *Kulemeier,* S. 259; *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten S. 213; *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 252; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 292.

[1526] Vgl. nur *Weinand/Undeutsch*, BewHi 1996, 99, 108 ff.; *Schöch,* NJW 1971, 1857 ff.; *Füllgrabe,* Kriminalistik 2007, 41 ff.; *Middendorff,* DAR 1979, 145, 150 f.; *Moser,* BA 1983, 465 ff.

[1527] *Weinand/Undeutsch*, BewHi 1996, 99, 108.

[1528] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, S. 89 f.

[1529] So auch *Hellwig,* S. 130. Zu den Rückfallbegriffen siehe sogleich Punkt *2.*

[1530] Vgl. *Kapitel 7, 5.6.1.*

[1531] Vgl. die Untersuchungsergebnisse bei *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, S. 204 ff., S. 239; *Kiwull,* S. 101 ff.; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 171 ff.

[1532] z.B. sog. „Ersttäter" und sog. „Mehrfachtäter"; siehe auch unten Punkt *8.4.*

aber auch nach der Frage der Teilnahme an Nachschulungskursen[1533] möglich. Trotz vieler solcher Untersuchungen ist die Wirksamkeit der verkehrsspezifischen Sanktionen nicht hinreichend sicher zu beurteilen. Während einige Stimmen in der Forschung die Entziehung der Fahrerlaubnis als sehr effiziente Maßnahme im Sanktionensystem gegenüber Verkehrsdelinquenten ansehen[1534], wird teilweise als Indiz für deren nur begrenzte Wirksamkeit auf (angeblich) hohe Rückfallquoten bei Trunkenheitstätern verwiesen[1535]. Zudem wird der Einfluss der Länge der durch die Gerichte festgesetzten Sperrfristen auf das Rückfallverhalten kontrovers diskutiert.[1536] Während einerseits vertreten wird, dass längere Fahrerlaubnissperren stärker rückfallverhindernd[1537] oder zumindest rückfallverzögernd[1538] wirken als kürzere Sperrfristen, wird andererseits ein spezifischer Sicherungseffekt der (längeren) Fahrerlaubnissperre gänzlich verneint[1539]. Es liegen mithin Indizien dafür vor, dass eine unterschiedliche Dauer der Fahrerlaubnisentziehung keinen unmittelbaren Einfluss auf die „Rückfallwahrscheinlichkeit" hat.[1540] Auch wird angeführt, dass der Entzug zwar vielleicht als (zeitlich begrenzte) Sicherungsmaßnahme, nicht aber als Besserungsmaßnahme angesehen werden kann.[1541]

1.2 Allgemeine Rückfalluntersuchungen

In einem ersten Schritt werden die Ergebnisse einiger allgemeiner Rückfalluntersuchungen vorgestellt, die Verkehrsdelikte oder zumindest auch (bestimmte) Straftaten der Verkehrsdelinquenz einbezogen haben. Dabei beschränkt sich die Darstellung auf Untersuchungen, welche die Rechtslage nach Inkrafttreten des Zweiten Straßenverkehrssicherungsgesetzes vom 26. November 1964[1542] betreffen, um eine gewisse Vergleichbarkeit zum eigenen Untersuchungsgegenstand gewährleisten zu können.[1543]

In diesem Zusammenhang ist zunächst die Untersuchung von *Kroj/ Hellemann*[1544] zur Prognose der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Verkehrsdelikten

---

[1533] Siehe sogleich Punkt *1.3*.

[1534] Z.B. *Piesker,* NZV 2002, 297; *Scherer,* BA 1983, 123; *Schultz,* BA 1982, 315, 318; *Janiszewski,* GA 1981, 385, 402; *Middendorff,* BA 1978, 95, 109 f.

[1535] So z.B. *Menken,* DAR 1978, 40, 41.

[1536] Siehe hierzu *Hellwig,* S. 131; *Eisenberg,* Kriminologie, § 42 Rn. 60.

[1537] *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 171 ff.

[1538] *Kiwull,* S. 104, S. 106.

[1539] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, S. 208, S. 213, S. 239; so auch *Kunkel,* DAR 1978, 243, 244.

[1540] *Eisenberg,* Kriminologie, § 42 Rn. 60.

[1541] *Kunkel,* DAR 1978, 243, 244.

[1542] Vgl. *Kapitel 1, 2.*

[1543] Untersuchungen, deren Gegenstand (auch) die Gesetzeslage vor dem Zweiten Straßenverkehrssicherungsgesetz betreffen, finden sich z.B. bei *Mayer,* in: Göppinger/Leferenz (Hrsg.), Kriminologische Gegenwartsfragen, Heft 8, S. 117 ff.

[1544] *Kroj/Hellemann,* Zur Prognose der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Verkehrsdelikten, ZVS 1971, 92 ff.

anzuführen. Als Material für diese Untersuchung dienten die Aktenauszüge von 300 Personen, die im Zeitraum von Januar 1966 bis April 1969 in der Psychologischen Abteilung der Obergutachterstelle des Landes Nordrhein-Westfalen zur Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen untersucht worden waren.

Bei den untersuchten Personen handelte es sich überwiegend (70 %) um Verkehrsteilnehmer mit einer erhöhten Deliktbelastung.[1545] Allerdings ist einschränkend zu berücksichtigen, dass der Begriff „Verkehrsdelikt" im Sinne der Untersuchung weit verstanden wurde und unter anderem auch Verstöße erfasste, die nach heutiger Rechtslage dem Gebiet der Verkehrsordnungswidrigkeiten angehören (z.B. Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit, Missachtung der Vorfahrt etc.).[1546] Unter „Rückfall" wurde im Rahmen der Analyse jede Wiederholung eines bestimmten Verkehrsdeliktes verstanden.[1547]

Aufgrund des weit verstandenen Begriffs des Verkehrsdeliktes und der Auslese von Verkehrstätern, die sich einer Eignungsuntersuchung unterziehen mussten, sind die Ergebnisse auf die Gesamtheit der strafrechtlich in Erscheinung getretenen Verkehrsdelinquenten nicht übertragbar, so dass von einer detaillierten Wiedergabe der Studienergebnisse abgesehen wird.[1548] In der Tendenz konnte jedenfalls aufgezeigt werden, dass die Rückfallwahrscheinlichkeit bei Alkoholdelikten (66 %) am größten und bei alkoholneutralen Unfällen (41 %) am geringsten ist. Allerdings räumen die Verfasser selbst ein, dass die Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe in Gestalt einer überdurchschnittlich hohen Verkehrsdeliktbelastung (Mehrfachtäter) erheblichen Einfluss auf die Ergebnisse ausübt.[1549]

Die Untersuchung der Geschwindigkeit, mit der Rückfälle auftreten (Rückfallgeschwindigkeit), zeigte, dass es in 60 % der alkoholneutralen Verkehrsdelikte innerhalb des ersten Jahres wieder zu Rückfällen kam, während die Rückfallgefahr bei Alkoholdelikten auch mehrere Jahre nach dem letzten Vorkommnis noch relativ hoch blieb.[1550]

Schließlich konnte bezüglich des Alters ermittelt werden, dass generell für alle Verkehrsdelikte die Rückfallgefahr bei Personen unter 30 Jahren größer ist als bei älteren Kraftfahrern und zudem die Rückfallgefahr für alle Verkehrsdelikte insgesamt gesehen mit dem Alter abnimmt.[1551] Eine Ausnahme stellten wiederum die Alkoholverkehrsdelikte dar, bei denen die Rückfallquote in allen Altersgruppen annähernd gleich groß war.

[1545] *Kroj/Hellemann,* ZVS 1971, 92.
[1546] Vgl. zu den Arten der Verkehrsdelikte *Kroj/Hellemann,* a.a.O., 92, 93.
[1547] *Kroj/Hellemann,* a.a.O., 92, 94.
[1548] Zu den wesentlichen Ergebnissen der Untersuchung vgl. *Kroj/Hellemann,* a.a.O., 92, 102 f.
[1549] *Kroj/Hellemann,* a.a.O., 92, 97, 103.
[1550] *Kroj/Hellemann,* a.a.O., 92, 97 f., 103: 50 % der Alkoholdelinquenten wurden innerhalb von drei Jahren rückfällig.
[1551] *Kroj/Hellemann,* a.a.O., 92, 100, 103.

Weiterhin ist die Untersuchung von *Kiwull*[1552] zu erwähnen, deren wesentliches Ziel die „Erfolgskontrolle von kurzfristigen Freiheitsstrafen und Geldstrafen" war, aber auch die Frage, „welche Rolle Führerscheinentzug und Fahrverbot und der Zeitraum dieser Maßnahmen für die Legalbewährung spielen".[1553] Als Grundlage der Untersuchung diente eine Zufallsstichprobe von im Strafregister der Staatsanwaltschaft beim Landgericht Freiburg erfassten, zwischen Oktober 1970 und März 1971 verurteilten Probanden.[1554] Im Hinblick auf die Tilgungsvorschriften wurde ein Legalbewährungszeitraum von fünf Jahren gewählt.[1555]

Die Rückfallanalyse in Abhängigkeit von Persönlichkeitsmerkmalen ergab, dass die Rückfallquote bei weiblichen Verurteilten erheblich niedriger ist (24 %) als bei männlichen Straftätern (38 %).[1556] Ferner lag die Rückfallquote junger Verurteilter (18-30jährige) mit 42 % ganz erheblich höher als die der Verurteilten über 30 Jahre (30 %).[1557]

Bezüglich der Abhängigkeit zwischen Vorstrafen und Rückfall ergab sich erwartungsgemäß, dass die Rückfallquote mit zunehmender Vorstrafenbelastung zunimmt.[1558] Hinsichtlich der zeitlichen Komponente der Rückfalltaten ergab die Analyse, dass sowohl nach Geldstrafen als auch nach Freiheitsstrafen der Rückfallschwerpunkt (40 %) bereits im ersten Jahr nach der Verurteilung liegt.[1559]

Die Analyse *Kiwulls* zum Rückfallverhalten in Abhängigkeit von der Art der verwirklichten Straftat[1560] machte deutlich, dass sich die Wiederverurteilungsraten nach verschiedenen Deliktarten sehr unterschiedlich verteilen: Das mit Abstand geringste Rückfallrisiko von 28 % wiesen die wegen Straßenverkehrsdelikten Verurteilten, die den Hauptteil der in der Untersuchung erfassten Straftäter stellten, auf.[1561] Bemerkenswert ist zudem das Ergebnis von *Kiwull*, dass die Trunkenheitsdelikte weniger Rückfälle nach sich zogen (30 %) als sonstige Verkehrsdelikte (45 %), die sich in der Untersuchungsgruppe vorwiegend aus dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol zusammensetzten. Der spezifische Rückfall lag für die Trunkenheitstäter bei 12 %. Bei einer Überprüfung der Art des ersten Rückfalls zeigte sich darüber hinaus, dass nach Verkehrsstraftaten der Anteil derjenigen, die im gleichen Bereich erneut straffällig werden, etwa doppelt so groß war wie der Anteil der allgemeinen Straftaten. Hin-

---

[1552] *Kiwull,* Kurzfristige Freiheitsstrafen und Geldstrafen vor und nach der Strafrechtsreform, einschließlich der Entziehung der Fahrerlaubnis und des Fahrverbotes als Mittel der Spezialprävention, 1979. Eine Zusammenfassung der Forschungsfragen und -ergebnisse findet sich bei *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, S. 22 f.

[1553] *Kiwull,* S. 13, S. 15.

[1554] *Kiwull,* S. 35, S. 38 f.

[1555] *Kiwull,* S. 32, S. 36 ff.

[1556] *Kiwull,* S. 44, S. 56.

[1557] *Kiwull,* S. 46 f., S. 56.

[1558] Vgl. im Einzelnen *Kiwull,* S. 57 ff.

[1559] *Kiwull,* S. 70 ff., S. 80.

[1560] Siehe im Einzelnen *Kiwull,* S. 82 ff.

[1561] *Kiwull,* S. 88.

gegen kehrte sich das Verhältnis nach Verurteilungen wegen klassischer Delikte um. *Kiwull* zog aus dieser Beobachtung den Schluss, dass „die Grenze von der klassischen Kriminalität zu den Verkehrsstraftaten wesentlich durchlässiger ist als umgekehrt", mithin der klassische Kriminelle „sehr viel häufiger im Verkehr auffallen wird, als der Verkehrsstraftäter auch zum klassischen Kriminellen wird".[1562]

Schließlich konnte in der Untersuchung festgestellt werden, dass bei den klassischen Straften der Rückfallschwerpunkt bereits zwischen einem halben und einem Jahr nach einer Verurteilung liegt, während dieser bei den Verkehrsstraftaten später zwischen einem und zwei Jahren ermittelt wurde.[1563] Die entsprechenden Rückfallquoten waren bei den Verkehrsstraften mit und ohne Alkoholbeeinflussung nahezu identisch.

Was die „Wirkung" der verkehrsspezifischen Sanktionen betrifft, lässt sich allerdings nach *Kiwull* ein positiver Effekt bzw. eine „Abhängigkeit der Rückfallquote von der Verhängung eines Fahrverbotes und von der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Dauer der Sperrfrist [...] nicht feststellen".[1564] Die Quote lag vielmehr bei kurzen Sperrfristen ebenso hoch wie bei den längeren. Auch nach verhängten Fahrverboten war ebenfalls keine positive Einwirkung auszumachen, sondern es zeigte sich sogar eine überdurchschnittlich hohe Rückfallquote. Bei Betrachtung der Trunkenheitstäter ließ sich ebenfalls „weder im Hinblick auf das Rückfallverhalten auf dem Verkehrssektor allgemein noch in Bezug auf den einschlägigen Rückfall [...] ein spezialpräventiver Effekt der längeren Sperrfristen feststellen".[1565] Indes bejahte *Kiwull* für die verkehrsspezifischen Sanktionen „einen Effekt der zeitlichen Sicherung", weil die Analyse der Rückfallfrequenz ergab, dass die neue Straffälligkeit nach der Anordnung einer verkehrsausschließenden Maßnahme durchschnittlich um ein Jahr hinausgezögert wird, wobei sich die längeren Sperrfristen stärker rückfallverzögernd auswirkten.[1566]

Als weitere wegweisende Untersuchung ist die empirische Studie von *Albrecht*[1567] aufzuführen, die auf einer Zufallsstichprobe von im Jahre 1972 in Baden-Württemberg wegen eines Straßenverkehrs-, Eigentums- bzw. Vermögensdeliktes, einer Körperverletzung oder eines Vergehens gegen ausgewählte Tatbestände des Nebenstrafrechts rechtskräftig verurteilter, männlicher Erwachsener basierte.[1568] Der Legalbewährungszeitraum erstreckte sich auf fünf Jahre ab Rechtskraft des Bezugsurteils.[1569] In Bezug auf das „Erfolgskriterium" wurde grundsätzlich jede in das BZR eingetragene Wiederverurteilung unabhängig von der Schwere des De-

[1562] *Kiwull,* S. 91.
[1563] Näher *Kiwull,* S. 94 f.
[1564] *Kiwull,* S. 109; zu den Ergebnissen im Einzelnen vgl. *Kiwull,* S. 101.
[1565] *Kiwull,* S. 102 f.
[1566] *Kiwull,* S. 104 ff., S. 109.
[1567] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, 1982.
[1568] Zur Untersuchungsmethode vgl. *Albrecht,* a.a.O., S. 61 ff. Überblicke über die Untersuchungsergebnisse finden sich zudem bei *Harrendorf,* S. 46 ff. und *Eisenberg,* Kriminologie, § 42 Rn. 20.
[1569] *Albrecht,* a.a.O., S. 67.

likts als Rückfall gezählt, wobei darüber hinaus weitere Differenzierungen zwischen „einschlägigem" Rückfall, der Schwere des Rückfalls und dem Zeitintervall zwischen den Verurteilungen erfolgte.[1570]

Für die Straßenverkehrsdelikte ergab sich eine Wiederverurteilungsquote von gerade einmal 23 %. 16 % der Verkehrstäter wurden im Rückfallzeitraum einmal, 4 % zweimal und 3 % mindestens dreimal erneut straffällig. „Einschlägige" Wiederverurteilungen[1571], also spätere strafrechtlich relevante und registrierte Auffälligkeiten im Straßenverkehr, waren in 16 % der Fälle zu verzeichnen. Im Vergleich zu den übrigen in die Untersuchung einbezogenen Deliktgruppen waren damit die generellen Rückfallquoten der Verkehrsdelinquenten mit Abstand am niedrigsten.[1572]

Betrachtet man die Rückfallquoten gesondert für die jeweiligen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz[1573], zeigte sich, dass Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzungen bzw. Tötungen die wenigsten (ca. 18 %) und Verurteilungen wegen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB die meisten (31 %) Rückfälle nach sich zogen.[1574] Die höchste „einschlägige" Rückfallquote auf dem Gebiet der Verkehrskriminalität wiesen Täter der folgenlosen Trunkenheit (§ 316 StGB) mit 23 % und Unfallfluchttäter mit 22 % auf. Gleichwohl ergab die Untersuchung *Albrechts* ebenfalls eine erstaunlich niedrige Rate spezifischer Wiederverurteilungen bei Trunkenheitsdelikten im Verkehr von 11,4 %.[1575]

Die Analyse der Schwere der Rückfallverurteilungen[1576] ergab, dass auch im Falle registrierter Rückfallkriminalität die leichten Strafen (Geldstrafen und zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafen) überwiegen. Diese Beobachtung war verstärkt für die wegen eines Straßenverkehrsdeliktes Verurteilten zu beobachten.[1577]

Im Hinblick auf die „Rückfallgeschwindigkeit", d.h. die Dauer des Rückfallintervalls, konnte *Albrecht* insofern einen Unterschied feststellen, als bei den klassischen Straftaten die Anteile der Wiederverurteilungen in den ersten zwei Jahren schnell anstiegen, wohingegen es sich bei den Straßenverkehrsdelikten eher um einen linearen Verlauf handelte.[1578]

[1570] Im Einzelnen hierzu *Albrecht,* a.a.O., S. 65 ff.

[1571] Zum Begriff der „Einschlägigkeit" vgl. *Albrecht,* a.a.O., S. 88.

[1572] Bei der Körperverletzung betrug die Rückfallrate 43 %, bei Diebstahl 47 %, bei Betrug 58 % und bei den Delikten des Nebenstrafrechts 34 %.

[1573] *Albrecht* untersuchte als Straßenverkehrsdelikte lediglich die fahrlässige Körperverletzung und Tötung, die Unfallflucht, die Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 c StGB) und die Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB).

[1574] Die Rückfallquote bei der Unfallflucht betrug 30 %, bei der Straßenverkehrsgefährdung 24 %.

[1575] *Albrecht,* a.a.O., S. 86 (Tabelle 10), S. 90, S. 241.

[1576] Die Schwerestruktur beurteilte sich – auch im Falle mehrerer Wiederverurteilungen – nach der schwersten Strafe, vgl. *Albrecht,* a.a.O., S. 91.

[1577] Siehe im Einzelnen *Albrecht,* a.a.O., S. 85 (Tabelle 9), S. 91.

[1578] *Albrecht,* a.a.O., S. 87 (Schaubild 2), S. 91 f.

Albrecht untersuchte ferner den Zusammenhang zwischen allgemeiner Vorstrafenbelastung und Rückfälligkeit. Dabei offenbarte sich erwartungsgemäß für alle einbezogenen Deliktgruppen, dass die Rückfallraten mit der Anzahl der Vorstrafen zunehmen.[1579] Während bei den Verkehrsdelikten nur 17 % der Erstbestraften rückfällig wurden, stieg die Rückfallquote bereits ab einer Vorstrafe auf 29 % sowie bei drei oder mehr Voreintragungen auf 41 % an. Indes zeigte sich bei einer vergleichenden Betrachtung mit den klassischen Straftaten, dass das Rückfallrisiko bei den Verkehrstätern auch unter Berücksichtigung der Vorstrafenbelastung stets geringer war.

Albrecht analysierte schließlich auch die Legalbewährung nach Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis.[1580] Die Anordnungen eines Fahrverbotes entfielen zu 80 % auf die Delikte „fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr" und „Unfallflucht". 71 % der Fahrerlaubnisentziehungen erfolgten hingegen bei den Delikten „Straßenverkehrsgefährdung" und „folgenlose Trunkenheitsfahrt". Die allgemeinen Wiederverurteilungsanteile nach Anordnung eines Fahrverbots lagen bei 19 %, „einschlägige" Wiederverurteilungen erfolgten in 12 % der Fälle. Die statistische Analyse zeigte überdies, dass „die Anteile von wegen Straßenverkehrsdelikten Wiederverurteilten bei Gruppen mit unterschiedlicher Dauer des Fahrverbotes sich nicht statistisch signifikant voneinander unterscheiden".[1581] Was nun die Wiederverurteilungsquoten nach der Fahrerlaubnisentziehung angeht[1582], gelangte *Albrecht* zu dem Ergebnis, dass „mit zunehmender Dauer der Sperre auch die Wahrscheinlichkeit steigt, in der Legalbewährungszeit verurteilt zu werden".[1583] Ferner konstatierte *Albrecht* einen ganz eindeutigen Zusammenhang zwischen der Länge der Sperrfrist und der Wahrscheinlichkeit, auch wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis bestraft zu werden.[1584]

Storz[1585] untersuchte im Auftrag des Bundesministeriums der Justiz die spezialpräventive Wirksamkeit der §§ 45, 47 JGG. Hierfür wurden anonymisierte Daten des BZR ausgewertet, und zwar für alle bei erstmaliger justitieller Entscheidung 14 bis unter 18 Jahre alten Personen des Geburtenjahrgangs 1961. Die entsprechenden Daten wurden 1984 gezogen, so dass die weiteren Eintragungen für die im Jugendalter Sanktionierten bis einschließlich des 22. Lebensjahres verfolgt werden konnten.[1586] Aufgrund dessen waren Aussagen zu den Rückfallraten möglich. Für

[1579] Im Einzelnen *Albrecht,* a.a.O., S. 92 ff.
[1580] *Albrecht,* a.a.O., S. 204 ff.
[1581] *Albrecht,* a.a.O., S. 207.
[1582] Die allgemeine Rückfallrate betrug bei den Verkehrsdelikten insgesamt 31 %, die „einschlägige" Rückfallrate 21 %, vgl. *Albrecht,* a.a.O., S. 210 (Tabelle 39).
[1583] *Albrecht,* a.a.O., S. 208.
[1584] *Albrecht,* a.a.O., S. 213.
[1585] *Storz,* Jugendstrafrechtliche Reaktionen und Legalbewährung, in: BMJ (Hrsg.), Diversion im Jugendstrafrecht der Bundesrepublik Deutschland, S. 133-220.
[1586] Zum Gegenstand sowie zur Methode und Durchführung der Untersuchung vgl. im Einzelnen *Storz,* a.a.O., S. 133, 135 ff.

die jeweiligen Analysen wurden elf Deliktgruppen gebildet[1587], darunter auch Verkehrsdelikte sowie gesondert das Fahren ohne Fahrerlaubnis.

Im Hinblick auf die Legalbewährung konnte festgestellt werden, dass nach einer informellen Verfahrenserledigung gemäß §§ 45, 47 JGG weniger Personen erneut registriert werden (34 %) als nach einer formellen Sanktionierung (45 %).[1588] Ferner zeigten sich die geringsten Nachentscheidungsquoten (unter anderem) bei § 21 StVG (34 %) sowie den übrigen Verkehrsdelikten (35 %).[1589] Darüber hinaus stiegen die Nachentscheidungsraten bei fast allen Deliktgruppen zwischen informellen Entscheidungen und der Jugendstrafe als schwerster Sanktionsart kontinuierlich an. Besonders ausgeprägt war der Unterschied in den Nachentscheidungsraten nach Verfahrenseinstellung und nach formeller ambulanter Sanktionierung bei den Verkehrsdelikten mit über 10 %.[1590] Um den Nachweis, dass die formelle gegenüber der informellen Sanktionierung hinsichtlich der Legalbewährung nicht überlegen ist, zu validieren, untersuchte *Storz* den Einfluss wiederholter Sanktionierung[1591] und gelangte zu dem Ergebnis[1592], dass mit der Zahl der Vorentscheidungen einerseits die Höhe der Rückfallraten unabhängig von der Verfahrenserledigung kontinuierlich zunimmt, andererseits auch bei wiederholter Sanktionierung ein Vorteil der informellen Verfahrenserledigung hinsichtlich der Legalbewährung feststellbar ist.

Die empirische Untersuchung von *Bareinske*[1593] aus dem Jahre 2004 verfolgte unter anderem das Ziel, die Auswirkungen einer formellen bzw. informellen Entscheidung durch die Justiz auf die Legalbewährung im Sinne erneuter strafrechtlicher Sanktionierung und Registrierung im BZR anhand der Daten der Freiburger Kohortenstudie zu überprüfen.[1594] Dabei bezog sich die Untersuchung ausschließlich auf strafrechtlich auffällige Jugendliche, die im Land Baden-Württemberg im Alter zwischen 14 und 16 Jahren erstmals wegen einer Straftat entweder formell oder informell sanktioniert worden waren. Der Beobachtungszeitraum betrug zwei Jahre, beginnend mit dem Tag der Sanktion.[1595] Die Frage der Legalbewährung wurde in Abhängigkeit von der Sanktion und soziodemographischen Merkmalen (Alter, Geschlecht, Nationalität) sowie der Art des verwirklichten Deliktes durchgeführt.

[1587] Siehe hierzu *Storz,* a.a.O., S. 133, 141. Waren in einem BZR-Eintrag mehrere Straftatbestände aufgeführt, so wurde jeweils die nach Art und Maß mit der schwersten Strafe bedrohte Handlung zugrunde gelegt.

[1588] *Storz,* a.a.O., S. 133, 160.

[1589] *Storz,* a.a.O., S. 133, 163.

[1590] *Storz,* a.a.O., S. 133, 161 ff.

[1591] *Storz,* a.a.O., S. 133, 197 ff.

[1592] Vgl. zusammenfassend *Storz,* a.a.O., S. 133, 209.

[1593] *Bareinske,* Sanktion und Legalbewährung im Jugendstrafverfahren in Baden-Württemberg, 2004.

[1594] Vgl. im Einzelnen *Bareinske,* a.a.O., S. 6 ff., S. 49 ff.

[1595] *Bareinske,* a.a.O., S. 7.

Es konnte eine Gesamtlegalbewährungsquote aller in die Untersuchung eingeschlossen Jugendlichen von 72 % ermittelt werden.[1596] Die deliktspezifische Analyse[1597] ergab, dass bei den fünf am häufigsten verwirklichten Delikten der einfache Diebstahl, die Sachbeschädigung und das Fahren ohne Fahrerlaubnis mit einem Anteil von mehr als zwei Drittel nicht erneut registrierter Jugendlicher die höchste Legalbewährung erzielten. *Bareinske* vermutete, dass sich die Legalbewährung umso ungünstiger darstellt, je höher die in den Delikten zum Ausdruck kommende kriminelle Energie ist.[1598]

Weiterhin zeigte eine sanktionsspezifische Rückfallanalyse auf[1599], dass zwar insgesamt die informellen Sanktionen eine bessere Legalbewährung erzielen als formelle Sanktionen, diesbezüglich sich jedoch speziell bei Verstößen gegen § 21 StVG kaum Unterschiede feststellen lassen. In Hinblick auf die Art des verwirklichten Rückfalldeliktes war beim Fahren ohne Fahrerlaubnis eine einschlägige Rückfallquote von 31 % (formelle Sanktionierung) bzw. 37,5 % (informelle Sanktionierung) zu verzeichnen, wobei indes die Divergenzen nicht signifikant waren. Im Ergebnis konnte anhand der untersuchten Daten jedenfalls kein unmittelbarer Effekt auf die Legalbewährung durch die Modifikationen der Sanktionsstruktur festgestellt werden.[1600]

Schließlich existieren einige Sonderauswertungen auf der Grundlage der Daten des BZR für das Jahr 1994, welche gleichfalls die Datenbasis für die erste Legalbewährungsstudie bildeten. *Kirchner*[1601] überprüfte die entsprechenden BZR-Daten für die Gruppe der Verkehrsstraftäter. In die Untersuchung einbezogen wurden die „reine“ Verkehrsstraften (§§ 142, 315 b, 315 c, 316 StGB, § 21 StVG) sowie die „anderen“ Verkehrsstraften der §§ 222, 229, 240 StGB. Rückfall bedeutete die erste der Bezugsentscheidung aus dem Jahr 1994 nachfolgende und im BZR eingetragene Entscheidung, die sich in einem vierjährigen Rückfallzeitraum ereignet hat. Zudem erfolgte eine differenzierte Betrachtung nach Deliktart des Rückfalls.[1602] Es wurde sichtbar, dass Verkehrstäter insgesamt weniger rückfällig werden (29 %) als „klassische“ Täter (39 %).[1603] Im Verhältnis zu den Rückfallraten der „klassischen“ Delinquenz waren die Rückfallraten der wegen § 21 StVG Verurteilten leicht erhöht, die der Trunkenheitstäter (§§ 316, 315 c I Nr. 1a StGB) – wie auch aller anderer Verkehrstäter – dagegen deutlich verringert. Ferner konnte aufgezeigt werden, dass Alkoholtäter beim Rückfall „ihrem“ Delikt durchaus

[1596] *Bareinske,* a.a.O., S. 116.
[1597] *Bareinske,* a.a.O., S. 133 ff.
[1598] *Bareinske,* a.a.O., S. 135.
[1599] Vgl. im Einzelnen *Bareinske,* a.a.O., S. 138 ff.
[1600] *Bareinske,* a.a.O., S. 165.
[1601] *Kirchner,* Rückfallkriminalität von Verkehrsstraftätern, in: Heinz /Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261-287.
[1602] Vgl. im Einzelnen *Kirchner,* a.a.O., S. 261, 264 f.
[1603] Vgl. zu den Rückfallraten für die einzelnen Verkehrsdelikte *Kirchner,* a.a.O., S. 261, 266, 279.

„treu“ bleiben.[1604] Im Hinblick auf das Geschlecht zeigte die Analyse, dass die grundsätzlich geringe Beteiligung der Frau an der Verkehrsdelinquenz einhergeht mit entsprechenden günstigen, gegenüber den Männern um die Hälfte verringerten Rückfallraten (15 % zu 30 %). Die Rückfallanalayse in Abhängigkeit vom Lebensalter zum Zeitpunkt der Deliktbegehung machte deutlich, dass auch bei Verkehrsdelikten die Rückfälligkeit mit zunehmendem Altern abnimmt, jedoch eine Gleichförmigkeit hinsichtlich verkehrsspezifischer Rückfälligkeit im Bereich der Jungerwachsenen bis ins 5. Lebensjahrzehnt auffällt. Die generellen Rückfallraten von nichtdeutschen und deutschen Verkehrsdelinquenten waren nahezu identisch, wobei die niedrige Beteiligung der Nichtdeutschen an den Alkoholdelikten verbunden war mit entsprechend geringen Rückfallraten wegen erneuter Alkoholdelikte. Schließlich wurde für die Alkoholstraftäter und die Täter, die wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis aufgefallen sind, Tätertypen nach Anzahl der Vorstrafen gebildet („Einmal- und Wiederholungstäter“).[1605] Während der „ Ersttäter“ des § 21 StVG nur zu einem Drittel rückfällig wurde, sind zwei Drittel der „Wiederholungstäter“ erneut auffällig geworden. Darüber hinaus tendierte der „Ersttäter“ mehr zum allgemeinen Rückfall (48 %) und weniger zum Rückfall wegen § 21 StVG (38 %), wohingegen sich der Rückfall des Wiederholungstäters gegenüber dem allgemeinen Rückfall (38 %) öfter auf einen Rückfall wegen § 21 StVG (49 %) bezog. Der größte Teil der Ersttäter von Alkoholdelikten blieb Einmaltäter (82 %), während der Wiederholungstäter eine rund doppelt so hohe Rückfallrate aufwies (37 %). Zudem wurden beide Gruppen überwiegend mit verkehrsspezifischen Rückfällen auffällig, wobei dort der höhere Anteil auf erneute Alkoholdelinquenz entfiel.

Ebenfalls eine Sonderauswertung der Verkehrstäter auf Grundlage der BZR-Daten für das Jahr 1994 führten *Jehle* und *Hohmann-Fricke*[1606] durch, wobei der Schwerpunkt auf der Betrachtung junger Verkehrsdelinquenten gelegt wurde. Es zeigte sich, dass bei den einzelnen Verkehrsdelikten und Altersgruppen die Rückfallraten durchaus unterschiedlich ausfallen.[1607] Die Rückfallraten waren bei den Erwachsenen deutlich geringer (27 %) als in den jeweiligen Gruppen der Jugendlichen (47 %) und der Heranwachsenden (39 %). Ferner fanden sich durchgängig in allen Altersgruppen für Delikte nach § 21 StVG relativ geringe Rückfälle im Zusammenhang mit alkoholbedingten Verkehrsdelikten, hingegen vergleichsweise viele erneute Verurteilungen nach § 21 StVG sowie ein hoher Anteil an allgemeiner Kriminalität. Eine Betrachtung nach Tätertypen (Ersttäter und Wiederholungstäter) ergab[1608], dass die Rückfallwahrscheinlichkeit bei Wiederholungstätern

[1604] *Kirchner,* a.a.O., S. 261, 267.
[1605] *Kirchner,* a.a.O., S. 261, 274 ff.
[1606] *Jehle/Hohmann-Fricke,* Junge Verkehrstäter – Erscheinungsformen und Rückfälligkeit, ZJJ 2006, 286-294.
[1607] Im Einzelnen *Jehle/Hohmann-Fricke,* a.a.O., 286, 292.
[1608] Vgl. *Jehle/Hohmann-Fricke,* a.a.O., 286, 292 f.

durchgängig höher ist als bei Ersttätern. Das höchste Rückfallrisiko zeigte sich dabei nach wiederholten Verurteilungen gemäß § 21 StVG. Bei Jugendlichen und Heranwachsenden war die Rückfallhäufigkeit nach § 21 StVG auch für Ersttäter relativ hoch, wohingegen bei den Erwachsenen der Unterschied zwischen Ersttätern und Wiederholungstätern, was die Rückfälligkeit betrifft, für die Alkoholverkehrsdelikte eher gering ausgeprägt war.

Weigelt[1609] untersuchte auf Basis der BZR-Daten für das Jahr 1994 den Erfolg von zur Bewährung ausgesetzten Freiheits- und Jugendstrafen. Eine differenzierte Betrachtung nach Deliktgruppen ergab[1610], dass die Rückfallrate nach Verkehrsdelikten (§§ 142, 315b, 315c, 316 StGB, § 21 StVG), die mit einer bedingten Freiheitsstrafe sanktioniert worden sind, mit 40 % (ohne Bewährungshilfe) bzw. 53 % (mit Bewährungshilfe) vergleichsweise hoch ausfällt. Nach Ansicht *Weigelts* verwundere diese Rückfallquote indes nicht, da es insbesondere bei Verkehrsdelikten in den allermeisten Fällen erst dann überhaupt zu Bewährungsstrafen komme, wenn bereits eine hohe Vorstrafenzahl vorliegt.[1611] Nach einer bedingten Jugendstrafe beliefen sich die Rückfallraten bei den Verkehrsdelikten auf hohe 67 %, wobei indes die geringe Probandenanzahl (n=190) zu berücksichtigen ist.[1612]

Auf Grundlage der BZR-Daten für das Bezugsjahr 2004 (Rückfalluntersuchung 2004) liegt bisher nur eine Sonderauswertung von *Köhler*[1613] vor, die sich mit der Strafzumessung und Rückfälligkeit von straffälligen Frauen beschäftigt. Die Analyse der Folgeentscheidungen nach Deliktgruppen hat ergeben[1614], dass die Rückfallrate bei den Verkehrstäterinnen verhältnismäßig gering ausfällt. Nach von Frauen verwirklichten Verkehrsdelikten ohne Alkoholeinfluss beträgt die Rückfallrate 14 %, nach Verkehrsdelikten mit Alkoholeinfluss 11 %. Der einschlägige Rückfall spielt mit 3 % lediglich bei den Verkehrstäterinnen unter Alkoholeinfluss eine gewisse Rolle.[1615]

Zuletzt sei darauf hingewiesen, dass auch die deliktbezogenen Betrachtungen in den Legalbewährungsstudien für die Bezugsjahre 1994[1616] und 2004[1617] jeweils ergeben haben, dass die Rückfallraten sowohl bei den alkoholbedingten als auch den sonstigen Verkehrsdelikte des StGB deutlich unter dem Durchschnitt liegen. Gleichzeitig zeigte sich aber auch eine vergleichsweise hohe Rückfallrate nach Verurteilungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis.

1609 *Weigelt,* Bewähren sich Bewährungsstrafen, 2009. Vgl. auch den zusammenfassenden Überblick von *Jehle/Weigelt,* BewHi 2004, 149 ff.

1610 Vgl. im Einzelnen *Weigelt,* a.a.O., S. 171 ff., S. 207. Zu der Zusammenstellung der in die Untersuchung einbezogen Deliktgruppen vgl. *Weigelt,* a.a.O., S. 88.

1611 *Weigelt,* a.a.O., S. 172.

1612 *Weigelt,* a.a.O., S. 207.

1613 *Köhler,* Straffällig Frauen, 2012.

1614 Vgl. im Einzelnen *Köhler,* a.a.O., S. 233 ff.

1615 *Köhler,* a.a.O., S. 241, S. 247 f.

1616 *Jehle/Heinz/Sutterer,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 69 ff.

1617 *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 101 ff.

1.3 Rückfallwahrscheinlichkeit der Alkoholtäter im Straßenverkehr

Wie bereits erwähnt, liegen zur Rückfallwahrscheinlichkeit von Trunkenheitstätern zahlreiche Forschungsergebnisse vor, die sich zum Teil stark widersprechen. Dementsprechend wird das Rückfallrisiko dieser Tätergruppe sehr unterschiedlich beurteilt.[1618] Wenngleich die Zahl alkoholbedingter Straßenverkehrsdelikte trotz der stetigen Zunahme der Motorisierung seit Jahren relativ und absolut zurückgeht[1619], wird das Rückfallrisiko der verurteilten Trunkenheitstäter häufig als erheblich eingestuft[1620]. Des Weiteren wird teilweise eine sehr enge Beziehung zwischen Trunkenheitsdelikten im Verkehr und der allgemein-kriminellen Strafdeliktbelastung angenommen, woraus resultiere, dass Trunkenheitstäter stärker mit „klassischen" Straftaten vorbelastet seien als andere Verkehrsdelinquenten.[1621] Schließlich liegen in der kriminologischen Forschung betreffend Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr Anhaltspunkte vor, dass zwischen der Schwere der Rechtsfolge – einschließlich des Verhältnisses Geld- und Freiheitsstrafe – und der Wiederverurteilungsquote keine eindeutige Wechselbeziehung bestehe.[1622]

Von der Darstellung ausländischer Rückfallstudien wird an dieser Stelle abgesehen, weil die entsprechenden Ergebnisse wegen der unterschiedlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Verfolgungsintensität, der rechtlichen Ausgestaltung der Trunkenheitsdelikte sowie der Trinkgewohnheiten, auf bundesdeutsche Verhältnisse nicht ohne weiteres übertragbar sind. Kurz soll lediglich auf eine in der deutschen Forschung häufig zitierte niederländische Studie von *Buikhuisen* zur Rückfallwahrscheinlichkeit von Trunkenheitstätern hingewiesen werden.[1623] Die Untersuchung stützte sich auf eine Stichprobe von Fahrern (n=1.654), die in den Jahren 1955 und 1956 durch Trunkenheit am Steuer auffällig wurden, wobei als Bewährungszeitraum eine Spanne von 10 Jahren festgelegt wurde. Danach wurden Ersttäter zu 36 % erneut mit einem Trunkenheitsdelikt rückfällig. Nach der zweiten Trunkenheitsfahrt lag die einschlägige Rückfallquote bereits bei 60 % und bei Mehrfachtätern, die bereits drei oder mehr einschlägige Vorstrafen aufwiesen, bei 72 %. Allerdings sind diese Ergebnisse wohl nur unter starkem Vorbehalt auf

[1618] Vgl. nur statt vieler *Piesker,* NZV 2002, 297, der bei Alkoholdelikten von einer hohe Erfolgsquote im Sinne einmaliger Tatbegehung ausgeht und daher die spezialpräventive Bilanz des Verkehrsstrafrechts positiv beurteilt. Ähnlich argumentiert *Schöch,* Gutachten C für den 59. DJT, S. 114. Vgl. zur Rückfallwahrscheinlichkeit von Trunkenheitstätern auch *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 146 ff.; *Lohkamp,* S. 107; *Kulemeier,* S. 261 ff.; *Sömen,* ZVS 1988, 98, 102 f.; *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 150 ff.

[1619] Siehe *Kapitel 2, 2.1.*

[1620] Vgl. z.B. *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 10; *Göppinger,* Kriminologie 1997, S. 598 f.; *Kunkel/Menken,* BA 1978, 431, 436 ff.; *Kunkel,* DAR 1978, 243, 244; *Menken,* DAR 1978, 40, 41.

[1621] *Weinand/Undeutsch,* BewHi 1996, 99, 110 mit weiteren Nachweisen.

[1622] *Eisenberg,* Kriminologie, § 42 Rn. 21.

[1623] Zu dieser Studie im Einzelnen vgl. *Kroj/Hellemann,* ZVS 1971, 92, 96 f.; *Welzel,* S. 57 ff.; *Kunkel,* BA 1976, 395, 399 f.; *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 146 ff.; *Ostermann,* BA 1987, 11, 12.

deutsche Verhältnisse übertragbar.[1624] Dennoch wird in der kriminologischen Forschung vor allem unter Bezugnahme auf die Bewährungskontrollstudie *Buikhuisens* eine sehr hohe Rückfallgefahr bereits bei Alkoholverkehrsersttätern angenommen.[1625] Ferner wurden früher die dort angegebenen Rückfallquoten in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung als Vergleichswerte zu den von Eignungsgutachtern angegebenen persönlichen Rückfallwahrscheinlichkeiten herangezogen und dabei als gesicherter Stand der Wissenschaft bezeichnet.[1626]

Als wohl bekannteste Analyse zu Trunkenheitstätern in Deutschland ist die Arbeit von *Schöch*[1627] aus dem Jahre 1973 zu nennen. Anhand der konkreten und abstrakten Verkehrsgefährdung durch Trunkenheit am Steuer wurden die Strafzumessungspraxis sowie spezial- und generalpräventive Wirkungen der Sanktionen untersucht. Allerdings stammte das Datenmaterial, bestehend aus einer Aktenuntersuchung einer Stichprobe beim VZR in Flensburg erfassten Verurteilungen zu § 315 c StGB und § 316 StGB, bei denen eine Fahrerlaubnisentziehung angeordnet worden ist[1628], aus dem Jahr 1966 und damit aus der Zeit vor der großen Strafrechtreform. Besonders im Hinblick auf die Strafzumessungspraxis sind die Ergebnisse von *Schöch* somit auf die heutigen Gegebenheiten nicht übertragbar. Die Nachuntersuchung von *Schöch* über die Legalbewährung seiner 300 Probanden, die neben dem einschlägigen Rückfall auch das registrierte Verkehrsverhalten insgesamt als Maß für die Effektivität von Strafen heranzog, hat für einen ca. fünfjährigen Beobachtungszeitraum folgendes ergeben:[1629]

Nach einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung wurden 18 % der Täter einschlägig und 36 % allgemein mit Verkehrsdelikten rückfällig. Die entsprechenden Rückfallquoten nach einer bedingten Freiheitsstrafe betrugen 11,5 % (einschlägiger Rückfall) bzw. 34,5 % (allgemein Verkehrsdelikte), nach einer Geldstrafe 12 % (einschlägiger Rückfall) bzw. 32 % (allgemein Verkehrsdelikte).

Weiterhin untersuchte *Schöch* die Rückfälligkeit bei verschiedenen Tätergruppen der Alkoholdelinquenten[1630], wobei sich bei Wiederholungstätern erwartungsgemäß ein deutlich höheres einschlägiges sowie allgemein verkehrsspezifisches Rückfallrisiko ergab. Während Ersttäter nach einer unbedingten Freiheitsstrafe zu 36 % allgemein verkehrsspezifisch bzw. zu 16 % einschlägig rückfällig wurden, betrugen die entsprechenden Rückfallquoten bei Wiederholungstätern 64 % (allgemein Verkehrsdelikte) und 23 % (einschlägiger Rückfall). Nach bedingten Freiheitsstrafen betrugen die Rückfallraten bei Ersttätern 11 % (einschlägiger Rückfall)

[1624] *Müller,* Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr, S. 148; *Stephan,* ZVS 1984, 28, 30 f.; dazu tendierend auch *Ostermann,* BA 1987, 11, 12; a.A. *Kunkel,* BA 1976, 395, 400 ff. mit Stellungnahme von *Müller,* BA 1977, 172 und erneuter Erwiderung von *Kunkel,* BA 1977, 181.

[1625] Darauf hinweisend *Ostermann,* BA 1987, 11, 12.

[1626] *Ostermann,* BA 1987, 11, 12.

[1627] *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, 1973.

[1628] Zur Methodik der Untersuchung im Einzelnen vgl. *Schöch,* a.a.O., S. 98 ff.

[1629] Vgl. im Einzelnen *Schöch,* a.a.O., S. 158 ff., insbesondere S. 167 ff.

[1630] Näher *Schöch,* a.a.O., S. 168 ff.

und 32 % (allgemein Verkehrsdelikte), bei Wiederholungstätern 20 % (einschlägiger Rückfall) bzw. 36 % (allgemein Verkehrsdelikte). Es lässt sich aus diesen Ergebnissen die Tendenz ableiten, dass nach Freiheitsstrafen mit Bewährung fast durchweg geringere Rückfallquoten zu verzeichnen sind als nach Freiheitsstrafen ohne Bewährung.[1631] Diese Beobachtung soll nach *Schöch* aber nicht der konkreten Strafart, als vielmehr der unterschiedlichen Täterpersönlichkeit geschuldet sein. Im Hinblick auf den Einfluss der Dauer der Fahrerlaubnisentziehung auf den Rückfall der Trunkenheitstäter gelangte *Schöch* schließlich zu der Erkenntnis[1632], dass die Rückfallquoten nach beiden Maßstäben des Rückfalls bei allen Tätergruppen umso niedriger sei, je länger die Entziehung der Fahrerlaubnis dauert, so dass die festgesellten Zusammenhänge zwischen Dauer des Führerscheinentzugs und Rückfall wesentlich klarer seien als die Zusammenhänge zwischen Strafart und Rückfall.[1633] Besonders bemerkenswert sei nach Ansicht von *Schöch*, dass aus der Untersuchungsgruppe innerhalb des Kontrollzeitraums nur 4,7 % wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt worden sind. Diese Tatsache spreche dafür, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis weitgehend „offiziell" beachtet werde, was für ihre Effektivität und der Sicherungsfunktion der Maßregel spreche.

Sömen[1634] berichtete von einem Vergleich von 279 Ersttätern und 89 Wiederholungstätern hinsichtlich der Rückfallquote. Von den Ersttätern wurden in einem Beobachtungszeitraum von bis zu zehn Jahren 25 %, von den Wiederholungstätern 34 % rückfällig. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass sich in der Stichprobe nur sehr wenige Kraftfahrer mit drei und mehr vorausgegangenen Trunkenheitsfahrten befanden. Ferner war ein erheblicher Teil der Wiederholungstäter (35 %) 8 Jahre oder länger während des Beobachtungszeitraumes nicht im Besitz der Fahrerlaubnis.[1635]

Kunkel hat ebenfalls zahlreiche Beiträge zur Rückfallwahrscheinlichkeit von Trunkenheitstätern im Straßenverkehr verfasst. Nach seiner Einschätzung ist normabweichendes Trinkverhalten die wesentliche Voraussetzung für Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr, aufgrund dessen mit einer erheblichen Rückfallquote zu rechnen sei.[1636] *Kunkel* stützt seine Annahmen unter anderem auf Forschungsergebnisse zum Trinkverhalten der Durchschnittspopulation auf der einen und der alkoholauffälligen Kraftfahrer auf der anderen Seite, aus der sich ergebe, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Trunkenheitstäter Alkoholiker oder Problemtrinker seien.[1637] Des Weiteren führt er die Charakteristika der alkoholauffälligen Kraft-

[1631] *Schöch,* a.a.O., S. 170.
[1632] Im Einzelnen hierzu *Schöch,* a.a.O., S. 171 ff.
[1633] *Schöch,* a.a.O., S. 171.
[1634] *Sömen,* Täterklassifikation und Rückfallprognose beim Verkehrsdelikt Trunkenheit am Steuer, ZVS 1975, 77-90, 153-160.
[1635] *Welzel,* S. 63; *Kunkel,* BA 1976, 395, 403.
[1636] *Kunkel,* BA 1976, 395, 396.
[1637] Hierzu im Einzelnen *Kunkel,* BA 1976, 395 ff.; *ders.,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 131 ff.

fahrer als rückfallerhöhenden Faktor an.[1638] Schließlich sind es bisherige empirische Ergebnisse, aus der *Kunkel* ein besonders hohes Rückfallrisiko der Trunkenheitstäter ableitet.[1639] Dabei stützt er sich vor allem auf die bereits skizzierte Untersuchung von *Buikhuisen*, die er mit anderen Forschungsarbeiten zur Rückfallgefahr von Trunkenheitstätern vergleicht und im Ergebnis eine Übertragbarkeit auf deutsche Verhältnisse bejaht[1640]. *Kunkel* geht im Ergebnis davon aus, dass die Wahrscheinlichkeit, nach einem alkoholbedingten Verkehrsdelikt erneut durch ein Trunkenheitsdelikt im Straßenverkehr aufzufallen, bei über 30 % liegt. Die Wahrscheinlichkeit, nach zwei Trunkenheitsdelikten erneut aufzufallen, liege bei 55-65 %, nach drei oder mehr Trunkenheitsdelikten bei deutlich über 60 % oder sogar 70 %.[1641] Ferner hat *Kunkel* die prozentuale Verteilung der zeitlichen Abstände zwischen Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr (Rückfallgeschwindigkeit) bei alkoholauffälligen Kraftfahrern untersucht[1642] und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass mehr als 50 % der rückfälligen Trunkenheitstäter erst nach mehr als drei Jahren nach dem Bezugsdelikt rückfällig werden.

Die Untersuchung von *Welzel*[1643] knüpft zeitlich nicht unmittelbar an Verurteilungen wegen alkoholbedingten Straßenverkehrsdelikten an, sondern hat die Bewährung nach Fahreignungsgutachten zum Gegenstand. Die Untersuchungsgruppe bestand aus 420 Kraftfahrern, über die in der Zeit von 1962 bis Juni 1971 ein psychologisches Gutachten zur Frage der Fahreignung erstellt wurde und die vor der Begutachtung mindestens einmal wegen Führens eines Kraftfahrzeuges in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand verurteilt worden waren.[1644] Die sog. „Nicht-Bewährten" wurden bestimmt als die Probanden, die nach der Begutachtung erneut wegen einer Trunkenheitsfahrt verurteilt worden sind, wohingegen sich die „Bewährten" aus den Kraftfahrern zusammensetzten, die nicht wegen eines Trunkenheitsdeliktes verurteilt wurden und die für mindestens vier Jahre nach der Begutachtung im Besitz der Fahrerlaubnis gewesen sind. Die Ergebnisse der Untersuchung[1645] zeigten unter anderem, dass von der Gruppe der begutachteten Trunkenheitstäter im Beobachtungszeitraum[1646] knapp 16 % ein- oder mehrfach wegen eines erneuten Trunkenheitsdeliktes im Straßenverkehr rückfällig wurden. Interessanterweise wurden von den Probanden, welche die Fahrerlaubnis nach Eignungsbegutachtung wiedererhielten, ein größerer Teil rückfällig (knapp

[1638] Näher *Kunkel,* a.a.O., S. 142 ff.
[1639] *Kunkel,* a.a.O., S. 153 ff.
[1640] *Kunkel,* BA 1976, 395, 403 ff.; *ders.,* a.a.O., S. 155 ff.
[1641] *Kunkel,* a.a.O., S. 150; *ders.,* BA 1977, 181, 183; *ders.,* DAR 1978, 243, 244; a.A. *Müller,* BA 1977, 172, 179: 45-50 % innerhalb von zehn Jahren.
[1642] Vgl. im Einzelnen *Kunkel,* BA 1977, 129 ff.; vgl. auch *Kunkel,* BA 1978, 450 ff.
[1643] *Welzel,* Zur Rückfallprognose bei dem Delikt „Trunkenheit beim Führen von Kraftfahrzeugen" – Eine Bewährungskontrolle von Fahreignungsgutachten –, 1976.
[1644] Zur Methodik der Untersuchung im Detail vgl. *Welzel*, a.a.O., S. 84 ff.
[1645] Vgl. im Einzelnen *Welzel*, a.a.O., S. 116 ff.
[1646] Von dem jeweiligen Begutachtungsdatum bis zum Stichzeitpunkt im Juli 1974.

20 %) als von den Trunkenheitstätern, die nicht in den Besitz der Fahrerlaubnis gelangten (knapp 8 %). Dies kann als Indiz gewertet werden, dass der Nicht-Besitz der Fahrerlaubnis die Rückfallmöglichkeiten verringert. Eine Analyse der Verteilung der Rückfälle auf Jahresabschnitte bei einem Beobachtungszeitraum von fünf Jahren hat ergeben, dass über 52 % der Rückfälle innerhalb der ersten beiden Jahre nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis stattfand. In Bezug auf das Alter der Trunkenheitstäter konnte ein Zusammenhang mit dem Rückfallrisiko dahingehend festgestellt werden, dass jüngere Trunkenheitstäter verstärkt rückfällig werden.[1647] Bei der Vorstrafenbelastung erwies sich insbesondere die Zahl der vorausgegangenen Trunkenheitsfahrten als wesentlicher Prädiktor, weil Kraftfahrer mit drei oder mehr spezifischen Voreintragungen deutlich häufiger zu den Nicht-Bewährten zählten.[1648] Mit steigender Zahl der vorausgegangenen Trunkenheitsfahrten stieg auch die Wahrscheinlichkeit eines Rückfalls erheblich. Nach *Welzel* ergebe sich für die Trunkenheitstäter mit einer oder zwei vorausgegangenen einschlägigen Verurteilungen eine Rückfallwahrscheinlichkeit von etwa 25-30 % für die nächsten zehn Jahre nach Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, während für Probanden mit drei oder mehr vorausgegangenen Trunkenheitsfahrten die Rückfallquote 55-60 % betrage. Daraus zieht *Welzel* den Schluss, dass „sich lang geübte Verhaltensgewohnheiten und insbesondere Trinkgewohnheiten nur äußerst schwer dauerhaft ändern lassen". „Die Beziehung zwischen Alter und Rückfälligkeit lässt darüber hinaus den Schluss zu, dass mit einer Einstellungsänderung umso weniger zu rechnen ist, je früher die erste Trunkenheitsfahrt und damit auch der Beginn des verstärkten Alkoholkonsums liegt".[1649]

Stephan[1650] untersuchte in den 1980er Jahren ebenfalls die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. Die Studie beschäftigte sich mit der Bewährung von Alkoholtätern in den ersten fünf Jahren nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Die Untersuchung basierte auf eine Stichprobe von Personen, die im Jahr 1973 wegen Alkoholdelikten im Straßenverkehr verurteilt worden waren (n=1.096).[1651] Als Alkoholdelikt wurden in der Studie allerdings neben §§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB auch die Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a StVG[1652] erfasst. Datenbasis der Stichprobenziehung war das VZR des KBA. Die entsprechenden Daten gaben die tatsächliche Bewährung wieder, wobei für jeden einzelnen Probanden die Bewährung nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis berücksichtigt wurde, so dass der Zeitraum der Fahrerlaubnissperre nicht in den Bewährungszeitraum eingerechnet worden ist. In 75 % der Fälle wurde eine Geldstrafe bzw. Geldbuße verhängt, 21 % der Trunkenheitstäter wurden mit Freiheitsstrafe,

[1647] Vgl. hierzu im Einzelnen *Welzel*, a.a.O., S. 130 f., S. 144 ff.
[1648] *Welzel*, a.a.O., S. 131 f., S. 147.
[1649] *Welzel*, a.a.O., S. 132.
[1650] *Stephan,* Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland, ZVS 1984, 28-34.
[1651] Vgl. zur Datenbasis, Stichprobenauswahl und -beschreibung *Stephan,* a.a.O., 28, 29 f.
[1652] Damals galt noch die 0,8-Promillegrenze.

durchschnittlich von vier Monaten, sanktioniert. Gegenüber 78 % der Täter wurde ferner eine Fahrerlaubnisentziehung angeordnet, wobei die Dauer der Sperrfrist durchschnittlich elf Monate betrug. Die Rückfallquoten bezifferten sich bei Ersttätern auf 34,5 %, wohingegen erstaunlicherweise nur 23,4 % der Zweittäter und 31,2 % der Dritt- und Mehrfachtäter rückfällig wurden. Eine differenzierte Betrachtung nach Altersgruppen ergab, dass die Rückfallquoten sowohl bei Erst- als auch bei Zweit- und Mehrfachtätern konstant mit zunehmendem Alter absinken.[1653]

Erklärungsbedürftig sind sicherlich die im Vergleich zu den Ersttätern niedrigeren Rückfallquoten bei den bereits vorbestraften Tätergruppen, weil doch anzunehmen ist, dass bei den mehrfach durch Alkoholdelikte auffallenden Kraftfahrern in stärkerem Maß Alkoholprobleme vorliegen, die zu einer höheren Rückfallgefährdung führen müssten.[1654] *Stephan* führt als mögliche Ursache die wesentliche Erschwernis der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis bei Wiederholungstätern, die sich auch in einer relativen Zunahme von Verurteilungen wegen § 21 StVG widerspiegele, an. Zudem könnten seiner Ansicht nach die Schwierigkeiten des Verwaltungsverfahrens eine spezialpräventive Wirkung im Sinne einer Einstellungsverbesserung erzielt haben.[1655]

Diese Legalbewährungsstudie der Stichprobe wurde schließlich durch eine weitere Analyse auf den Zeitraum von zehn Jahren erweitert.[1656] Hieraus ergaben sich Quoten von rund 43 % (Alkoholersttäter) bzw. rund 32 % (Zweittäter), die erneut wegen eines Alkoholvergehens im Verkehr oder wegen einer alkoholbedingten Ordnungswidrigkeit gemäß § 24 a StVG verurteilt worden waren. Hieraus schließt *Stephan* ein „Scheitern der Spezialprävention" gegenüber Trunkenheitstätern im Straßenverkehr. Nach seiner Einschätzung dürften vor dem Hintergrund des Dunkelfeldes bei Trunkenheitsdelikten weit mehr als 50 % der verurteilten Ersttäter erneut mit unzulässig hoher BAK am Verkehr teilnehmen.[1657] In der Regel bestehe daher bei alkoholauffälligen Kraftfahrern auch nach Ablauf der Sperrfrist eine „überwiegende Wahrscheinlichkeit von Trunkenheitsdelikten".

Weiterhin liegt zum Rückfallgeschehen von Alkoholersttätern in Baden-Württemberg eine Untersuchung von *Ostermann*[1658] vor, die auf einer Zufallsstichprobe aus der Grundgesamtheit der 1979 dem Statistischen Landesamt gemeldeten wegen Verkehrstrunkenheit nach Erwachsenenstrafrecht Verurteilten beruhte (n=1.531). Die Stichprobe umfasste neben Verurteilungen nach §§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB auch Trunkenheitsfahrer, deren Tat in Verbindung mit einer fahrlässigen Körperverletzung, einer Unfallflucht oder einer fahrlässigen Tötung stand,

---

[1653] *Stephan,* a.a.O., 28, 32.
[1654] *Stephan,* a.a.O., 28, 33.
[1655] *Stephan,* a.a.O., 28, 33; so auch *Kulemeier,* S. 263.
[1656] Vgl. *Stephan,* BA 1988, 201, 219 f.
[1657] *Stephan,* DAR 1989, 125, 128.
[1658] *Ostermann,* Das Rückfallgeschehen bei Alkoholersttätern, BA 1987, 11-22.

sowie als Vollrausch abgeurteilte Tatkonstellationen. Das Legalverhalten der Probanden wurde im Wege einer Ende 1984 durchgeführten Auswertung des BZR erhoben, so dass sich der Beobachtungszeitraum auf exakt fünf Jahre seit Rechtskraft der Bezugsverurteilung belief. Weil ein großer Teil der Verurteilten während der Sperrfrist weiter motorisiert am Straßenverkehr teilnimmt, wurde nicht vom Zeitpunkt der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ausgegangen.[1659] Nach den Ergebnissen *Ostermanns* wurden 14 % der Probanden innerhalb des Kontrollzeitraums erneut wegen Verkehrstrunkenheit verurteilt. Insgesamt sind 21 % in irgendeiner Weise wieder strafrechtlich in Erscheinung getreten. Nach Ansicht von *Ostermann* bestätigen die Werte die aus den Arbeiten *Kiwulls* und *Albrechts* geschöpfte Vermutung, dass „das Rückfallgeschehen bei den erstauffälligen Alkoholverkehrstätern (in Baden-Württemberg) bei Weitem nicht so dramatisch anzusehen ist, wie es gemeinhin unterstellt wird". Gleichzeitig werde aber auch erkennbar, dass „den einschlägigen Wiederholungstaten im Rückfallgeschehen überragende Bedeutung" zukomme.

Beruhend auf den Daten des BZR für die erste Rückfallstudie mit dem Bezugsjahr 1994 haben *Jehle* und *Kirchner*[1660] eine Sonderauswertung für Alkoholtäter im Straßenverkehr vorgenommen. Danach betrug die generelle Wiederverurteilungsquote der Verkehrsdelinquenten im Allgemeinen ca. 30 % und die Rückfallrate wegen eines erneuten Verkehrsdeliktes (verkehrsspezifischer Rückfall) 17 %. Bei einer differenzierten Betrachtung der einzelnen Verkehrsdelikte stellte sich die Rückfallrate durchaus unterschiedlich dar. Auffällig war, dass sie bei den Alkoholdelikten deutlich geringer ist als bei anderen Verkehrsdelikten, sowohl was den allgemeinen (nur „klassische" Delikte) als auch den verkehrsspezifischen Rückfall (auch Verkehrsdelikte) betrifft.[1661] Der alkoholbedingte Rückfall lag allerdings erwartungsgemäß bei Alkoholtätern höher als bei den übrigen Verkehrstätern, jedoch mit knapp 10 % nicht besonders hoch. Die Analyse des Rückfalls in Abhängigkeit von der verkehrsspezifischen Sanktionierung hat ergeben, dass die Rückfallrate der Masse der Alkoholtäter, die eine Entziehung der Fahrerlaubnis erhalten haben, niedriger ist als die der vergleichsweise wenigen nur mit Hauptstrafe bzw. einem Fahrverbot Belegten.[1662] Ferner stieg mit zunehmender Dauer der verhängten Sperrfrist auch die Rückfallquote an, sowohl im Hinblick auf den verkehrsspezifischen als auch den allgemeinen Rückfall.[1663] Eine differenzierte Betrachtung nach Tätertypen (Ersttäter und Wiederholungstäter) ergab[1664], dass die Ersttäter ganz überwiegend nicht erneut strafrechtlich in Erscheinung treten. Nur 12 % wurden wieder verkehrssauffällig und nur 6 % mit einer erneuten Alko-

---

[1659] *Ostermann,* a.a.O., 11, 14.

[1660] *Jehle/Kirchner,* Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen – Wiederverurteilung von Alkoholtätern im Straßenverkehr, in: 40. VGT 2002, S. 243-253 = BA 2002, 188-214.

[1661] *Jehle/Kirchner,* a.a.O., S. 243, 246.

[1662] *Jehle/Kirchner,* a.a.O., S. 243, 249.

[1663] *Jehle/Kirchner,* a.a.O., S. 243, 250 f.

[1664] Im Einzelnen *Jehle/Kirchner* a.a.O., S. 243, 251 f.

holtat. Demgegenüber wurden die Wiederholungstäter zu 22 % wegen eines erneuten Verkehrsdeliktes rückfällig, wobei bemerkenswerterweise der alkoholbedingte Rückfall übertroffen wurde von bloßen Fällen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Ferner deutete der erhebliche Anteil allgemeiner Rückfallkriminalität darauf hin, dass sich in der Gruppe Personen befinden, die auch außerhalb des Straßenverkehrs auffällig werden. Dennoch wurde auch nach zwei einschlägigen Vorstrafen die große Mehrheit der Alkoholtäter nicht wieder auffällig, wenngleich die Rückfallrate mit der Zahl einschlägiger Vorstrafen anstieg.

Abschließend soll kurz auf die Nachschulung von Alkoholverkehrsstraftätern hingewiesen werden. Diese Möglichkeit verfolgt das Ziel, den in der Tat zum Ausdruck gekommenen Eignungsmangel, der in der Gefahr eines Rückfalls besteht, dadurch zu beseitigen, dass die Rückfallwahrscheinlichkeit deutlich unter die im Allgemeinen bei Trunkenheitstätern anzunehmende Wahrscheinlichkeit gesenkt wird.[1665] Das nunmehr vorliegende statistische Material[1666] lässt wohl die Annahme zu, dass nicht nachgeschulte Ersttäter deutlich häufiger rückfällig werden als Teilnehmer der jeweiligen Nachschulungskurse[1667], wenngleich aufgrund der – jedenfalls zum Teil – regionalen Begrenzungen der Forschungsergebnisse zu den Nachschulungskursen sowie der eher geringen Probandenzahlen Zurückhaltung bei der Bewertung ihrer Effizienz geboten erscheint[1668]. Als Nachschulungsbeispiel sei der in Baden-Württemberg Mitte der 1980er Jahre durchgeführte Modellversuch[1669] angeführt, mit dem geklärt werden sollte, ob und inwieweit sich alkoholauffällige Ersttäter, die an einem Nachschulungskurs teilgenommen haben, in ihrem Legalverhalten von nicht nachgeschulten Ersttätern unterscheiden. In einem Kontrollzeitraum von 30 Monaten nach der Erstverurteilung ergab sich bei den Kursteilnehmern eine spezifische Rückfallquote von 5,2 % gegenüber 8,5 % bei den Nichtteilnehmern (sog. Kursinteressenten).[1670] Weitere Nachschulungskursmodelle sind beispielsweise „Hamburg 79“ und „Mainz 77“.[1671] Je nach Art

[1665] *Hentschel/Krumm,* Rn. 499; *Hentschel,* TFF, Rn. 636; *Stephan,* ZVS 1986, 2; *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 78.

[1666] Zu den Fragen der Legalbewährung und zu der Entwicklung der tatrichterlichen Rechtsprechung zur Berücksichtigung der Teilnahme an einem solchen Kurs, die zunächst im Wege der vorzeitigen Aufhebung der Sperre nach § 69a VII StGB erfolgte, vgl. die umfassenden Nachweise bei *Geppert,* in: LK StGB, § 69 Rn. 97-103; *Hentschel,* TFF, Rn. 636-643; *Lohkamp,* S. 119 ff.; *Eisenberg,* Kriminologie, § 42 Rn. 61 ff.; *Himmelreich,* DAR 1989, 5 ff.; *Legat,* BA 1985, 130 ff.; *Zabel,* BA 1985, 115 ff.

[1667] *Athing,* in: Müko StGB, § 69 Rn. 78 ff.; *Hentschel/Krumm,* Rn. 499; *Hentschel,* TFF, Rn. 636; *Himmelreich,* DAR 1997, 465 ff.; *Lohkamp,* S. 120 f. mit weiteren Nachweisen.

[1668] Darauf hinweisend z.B. *Ostermann,* BA 1987, 11, 19. *Himmelreich,* DAR 1997, 465 sieht die positive Wirkung der Nachschulungskurse hingegen als „nachhaltig bewiesen“ an. Weiterhin wurde von der *BASt* Ergebnisse über die Wirksamkeit der von ihr bundesweit entwickelten Kurse für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer veröffentlicht, vgl. *Heinrich/Porschen,* ZVS 1988, 129 ff.

[1669] *Rosner,* Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung, 1988.

[1670] Vgl. im Einzelnen *Rosner,* a.a.O., S. 224 ff.

[1671] Vgl. hierzu die entsprechenden Legalbewährungsstudien bei *Utzelmann,* BA 1984, 396 ff.; *Stephan,* ZVS 1986, 2 ff.

der Erhebung und Dauer des Kontrollzeitraumes wurden verschiedene Rückfallquoten berichtet.[1672] Zum Beispiel stellten *Birnbaum u.a.*[1673] eine Rückfallquote von 12,5 % bei Teilnehmern an Kursen des Modells „Mainz 77“ innerhalb von fünf Jahren gegenüber 17,5 % bei Nichtnachgeschulten fest. Die Studie von *Bussmann* und *Gerhardt*[1674] beschäftige sich mit der Legalbewährung nachgeschulter und nicht nachgeschulter Ersttäter beim Jugendgericht München, wobei sich die entsprechenden Rückfallquoten je nach Rückfallzeitraum bei den Ersttätern zwischen 3,6 % (bis 18 Monate) und 13,3 % (bis 33 Monate) sowie bei Nichtkursteilnehmern zwischen 5,6 % (bis 18 Monate) und 17,6 % (bis 33 Monate) bewegten.[1675] Wenngleich insgesamt die Effekte der Nachschulungskurse teilweise als nicht besonders groß beurteilt werden, so konnte doch immerhin eine Rückfallverzögerung bei allen Kursteilnehmern erreicht werden.[1676]

1.4 Fazit

Obwohl eine Vielzahl empirischer Legalbewährungsstudien zu Alkoholdelinquenten im Straßenverkehr vorliegt, können Aussagen über ihre Rückfallwahrscheinlichkeit kaum verallgemeinernd getroffen werden.[1677] Nicht nur unterscheiden sich die gefundenen Ergebnisse in den jeweiligen Untersuchungen zum Rückfallverhalten teilweise erheblich voneinander, sondern darüber hinaus sind die meisten Studien schon relativ alt oder es lag ihnen nur eine geringe Probandenzahl zugrunde. Für die differenten Ergebnisse dürften vor allem methodische Unterschiede verantwortlich sein, die sich zum Beispiel im Anknüpfungspunkt der weiteren Legalbetrachtung, in den Beobachtungszeiträumen, in der Erfassung der untersuchten Straftaten, aber auch in den verwendeten Rückfallbegriffen niederschlagen. Weiterhin unterscheiden sich die Studien in der untersuchten Klientel. Teilweise wurden bevorzugt oder ausschließlich Risikogruppen der Verkehrsdelinquenten erfasst, denen eine erhöhte Rückfallgefährdung immanent ist. Wohl die einzige gemeinsame Konstante der aufgeführten Untersuchungen ist das erhöhte einschlägige Rückfallrisiko der Alkoholverkehrsstraftäter. Die gelegentlich für Alkoholdelikte im Verkehr berichteten Rückfallquoten von 30 % bis 35 % bei Ersttätern und 60 % bei Zweittätern erscheinen indes überzeichnet[1678], was wohl auch damit zusammenhängen dürfte, dass derartige Rückfallzahlen nicht selten aus der Nachschulungsliteratur stammen. Dort sind aber nicht nur von vornherein stärker risi-

---

[1672] Siehe hierzu umfassend *Eisenberg,* Kriminologie, § 42 Rn. 62 f.
[1673] *Birnbaum/Biehl,* NZV 2002, 164.
[1674] *Bussmann/Gerhardt,* Legalbewährung junger Alkoholverkehrsstraftäter, BA 1984, 214-227.
[1675] Zu den Ergebnissen im Einzelnen *Bussmann/Gerhardt,* BA 1984, 214, 221 ff.
[1676] So *Kaiser,* Kriminologie, § 78 Rn. 8; *Schöch,* NStZ 1991, 11, 17.
[1677] So auch *Kulemeier,* S. 263.
[1678] *Schöch,* Gutachten C für den 59. DJT, S. 114. Spekulativ daher *Himmelreich,* DAR 1989, 5, 9, der unter Berücksichtigung des Dunkelfeldes von einer Rückfallquote von 90 % ausgeht.

kobehaftete Delinquenten betroffen, sondern oftmals werden sämtliche Verkehrsvergehen und Ordnungswidrigkeiten als Rückfälle gezählt[1679].

Wenngleich die bisherigen Forschungsergebnisse einige Anhaltspunkte für Ausmaß und Art der Rückfälligkeit liefern, erscheint es doch essentiell, auf der Grundlage einer breiten und repräsentativen Datenbasis die Legalbewährung von in Deutschland verurteilten Verkehrsstraftätern umfassend zu ermitteln. Speziell für die Gruppe der Nicht-Trunkenheitstäter besteht mangels empirischer Studien, die den Rückfall in einem bestimmten Bewährungszeitraum detailliert sowie differenziert nach den jeweiligen Deliktformen untersuchen, ein hoher Forschungsbedarf. Die neueren Studien, die bereits auf die Daten des BZR zurückgreifen, können diesbezüglich nur einen groben Eindruck über das Legalverhalten vermitteln.

2. Definition der Rückfälligkeit

Vor dem Hintergrund seines spezialpräventiven Anspruchs muss sich das Strafrecht daran messen lassen, ob es im Sinne der Legalbewährung erfolgreich ist oder Misserfolge in Form von Rückfällen „produziert".[1680] Bevor dieser Fragestellung eingehend nachgegangen werden kann, bedarf es einer Definition des Begriffs der Rückfälligkeit bzw. des Rückfalls.[1681]

In der Kriminologie wird in der Regel ein sehr weiter Rückfallbegriff herangezogen, der sich auf die erneute Begehung von Straftaten sowohl im Hell- als auch im Dunkelfeld bezieht.[1682] Ein derartiges Verständnis von Rückfälligkeit ist für die vorliegende Untersuchung bereits aus Gründen der Forschungsökonomie ausgeschlossen, da nur die im Datensatz registrierten und sanktionierten Straftaten für eine Auswertung zur Verfügung stehen. Ohnehin sind die Möglichkeiten der Dunkelfeldforschung dahingehend beschränkt, dass valide und vollständige Informationen über Art und Ausmaß der Dunkelfeldkriminalität nicht vorhanden sind.[1683] Speziell bei einigen Formen der Verkehrsdelinquenz, wie Trunkenheitsde-

[1679] *Schöch,* Gutachten C für den 59. DJT, S. 114.

[1680] *Jehle,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 150; *ders.,* BewHi 2012, 5, 7.

[1681] Zu den verschiedenen Möglichkeiten der Rückfalldefinition vgl. *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 36 f.; *ders.,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 11, 12 ff.; *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitstrafe Verurteilten, S. 62 ff.; *Fasoula,* Rückfall nach Diversionsentscheidungen im Jugendstrafrecht und im allgemeinen Strafrecht S. 15 ff.; *Jehle,* in: Lösel/Bender/Jehle (Hrsg.), Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik, S. 227, 236; *ders.,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 150 f.; *ders.,* in: Dittmann/Jehle (Hrsg.), Kriminologie zwischen Grundlagenwissenschaften und Praxis, S. 389, 395 f.; *Egg,* in: Lösel/Bender/Jehle (Hrsg.), Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik, S. 247, 248 ff.; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 644 f.; *Neubacher,* Kriminologie, S. 131.

[1682] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 37.

[1683] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 37; *Jehle,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 151. Zu den Möglichkeiten und Grenzen von Dunkelfelduntersuchungen vgl. *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB I, S. 12 ff.; PSB II, S. 16 ff.

likten im Verkehr, wären aufgrund von Definitionsschwierigkeiten und Verdeckungstendenzen zuverlässige Dunkelfelddaten kaum zu erwarten.[1684] Überdies erscheint es inkonsequent, bei Straffälligen das justiziell festgestellte Delikt als Ausgangspunkt zu nehmen (Bezugstat), aber im Rückfallzeitraum neben justiziell feststellbaren Delikten auch Dunkelfelddaten zu erfassen.[1685]

Als Konsequenz für die Rückfalldefinition ergibt sich, dass zwingend auf offizielle, registrierte Kriminalität abzustellen ist *(sog. strafrechtlicher Rückfallbegriff)*.[1686] Hierbei ist weder ein polizeilicher Tatverdacht noch die bloße Feststellung eines zur Anklageerhebung hinreichenden Tatverdachts durch die Staatsanwaltschaft ausreichend, sondern – wie bei der Erfassung der Bezugsentscheidung – nur jede rechtskräftige Verurteilung als Rückfalltat zu werten.[1687] Grundlage der bundesweiten Rückfallstatistik und für die vorliegende Legalbewährungsstudie zu den Straßenverkehrsstraftätern sind die Eintragungen im BZR, die sämtliche rechtskräftigen strafgerichtlichen Verurteilungen durch ein deutsches Gericht enthalten (§§ 3 ff. BZRG). Hierbei ergibt sich wiederum das Problem der registerrechtlichen Ungleichbehandlung in Bezug auf die informell sanktionierten Taten, weil die Einstellungen nach der StPO (insbesondere §§ 153, 153 a StPO) im Gegensatz zu den informellen Sanktionen gemäß §§ 45, 47 JGG nicht im Register erfasst sind.[1688] Diesbezüglich wird mithin die Rückfallwahrscheinlichkeit (im weiteren Sinne) unterschätzt, weil bei den Folgeentscheidungen die nach Erwachsenenstrafrecht lediglich informell sanktionierten Rückfalltaten fehlen. Wenngleich sich diese registerrechtliche Ungleichbehandlung im Rahmen der Rückfallstudie auf Grundlage der BZR-Daten nicht lösen lässt, entschärft sich das Problem insofern etwas, als gerade bei einem (einschlägigen) Rückfall eine Einstellung nach §§ 153, 153 a StPO oftmals nicht mehr in Frage kommt.[1689]

Weil bei ambulanten Sanktionen das Urteil die Bezugsentscheidung darstellt, ist der Tag der erstinstanzlichen Verurteilung der früheste Rückfallzeitpunkt, während der späteste drei Jahre danach liegt.[1690] Bei verbüßten stationären Sanktionen hingegen ist nicht das Urteil die Bezugsentscheidung, sondern die Entlassung aus dem Jugend- oder Strafvollzug (Strafrestaussetzung oder Vollverbüßung) im Jahr 2004, an die sich der Beginn des Risikozeitraums anschließt. Straftaten, die zwar

---

[1684] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitstrafe Verurteilten, S. 64.

[1685] *Jehle,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 151.

[1686] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 37.

[1687] Ein polizeilicher Tatverdacht scheidet aus, weil kein bundesweites Register polizeilicher Tatverdächtiger existiert, mit dem eine Zuordnung zu der späteren Sanktionierung möglich wäre, so dass nicht feststeht, ob das inkriminierte Verhalten zu einer justiziellen Reaktion geführt hat, vgl. *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 37; *Jehle,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 151.

[1688] Vgl. *Kapitel 5, 4.1* sowie *Kapitel 6, 2.1.*

[1689] *Jehle,* in: Lösel/Bender/Jehle (Hrsg.), Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik, S. 227, 236; *ders.,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 145, 151.

[1690] Die Festsetzung auf drei Jahre erfolgt dabei aufgrund der Tilgungsregeln des BZRG, vgl. bereits *Kapitel 5, 3.1.* und *4.2.*

nach dem Urteilsdatum, aber vor dem Entlassungsdatum begangen werden, sind nicht als Rückfälle zu zählen, wenngleich freilich auch im Freiheitsentzug die Begehung von Straftaten nicht ausgeschlossen ist.[1691] Allerdings sind die Möglichkeiten der Straftatbegehung beim Vollzug einer freiheitsentziehenden Sanktion nicht nur wesentlich geringer, sondern auch bezüglich der potentiellen Deliktarten völlig anders zu bewerten. Sowieso hat dieses Problem bei der Rückfallanalyse von Straßenverkehrsdelinquenten eine untergeordnete Relevanz, da hier die Bestrafung der Bezugstat mit einer freiheitsentziehenden Sanktion die Ausnahme darstellt.[1692] Zudem ist für die Untersuchung vor allem die erneute Begehung von Verkehrsdelikten interessant, die während des Strafvollzugs weitgehend ausgeschlossen ist.

Als Rückfall kann demzufolge nur eine Tat betrachtet werden, die mit oder nach Risikoeintritt abgeurteilt wurde. Des Weiteren ist es essentiell, dass die (Rückfall-)Tat nach dem oder am Datum der Bezugsentscheidung begangen worden ist, da eine erst später aufgedeckte Tat aus der Zeit vor der Bezugsentscheidung nicht als „Zeichen fehlender Resozialisierung" zu werten ist.[1693] Hierbei werden – wie in der Rückfallstatistik 2004[1694] – später einbezogene Entscheidungen ebenfalls gezählt. Für die Beurteilung der Legalbewährung ist nämlich die Möglichkeit späterer Einbeziehung insofern ohne Relevanz, als es sich bei der einbezogenen und der nachfolgenden einbeziehenden Entscheidung tatsächlich um verschiedene Taten handelt, die jeweils für sich genommen einen Rückfall darstellen.[1695]

Schließlich werden hinsichtlich der Rückfalltat noch weitere Einschränkungen und Differenzierungen vorgenommen, je nachdem, ob nach der konkreten Art der Rückfalltat gefragt wird *(einschlägiger Rückfall)* oder nicht *(genereller Rückfall)*.

2.1 Genereller Rückfall

Als „generell" wird die Rückfälligkeit bezeichnet, wenn nicht nach der Art der Rückfalltat differenziert wird. Folglich ist ein Straftäter (generell) rückfällig, wenn er im dreijährigen Risikozeitraum (mindestens) eine im BZR registrierte weitere Straftat begangen hat.[1696] Die Anzahl dieser wiederverurteilten Personen bezogen auf alle rückfallfähigen[1697] Probanden stellt die *generelle Rückfallquote* dar.[1698]

[1691] So auch *Harrendorf*, S. 186.
[1692] Siehe hierzu *Kapitel 7, 1.1, 2.1* und *3.1*.
[1693] *Harrendorf*, S. 186.
[1694] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal*, Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 14 ff.
[1695] In diesem Sinne auch *Harrendorf*, S. 200 f.
[1696] So auch *Harrendorf*, S. 187; *Köhler*, S. 221 f.
[1697] Als rückfallfähig werden hier alle Probanden mit einer ausgewählten Bezugsentscheidung erfasst. Es kann dabei nicht ausgeschlossen werden, dass von manchen erfassten Personen durch bestimmte Veränderungen im Leben in tatsächlicher Hinsicht gar keine Gefahr mehr ausgeht (z.B. aufgrund von Auswanderung, schwere Krankheit oder Tod), wodurch die ermittelten Rückfallquoten leicht unterschätzt werden können, vgl. hierzu *Kapitel 5, 4.3*.
[1698] So auch *Weigelt*, S. 151.

2.2 Einschlägiger Rückfall

Allerdings interessiert nicht nur die bloße Tatsache der Wiederverurteilung, sondern auch die Qualität des Rückfalls. Für eine Analyse der Legalbewährung von Verkehrsdelinquenten ist die Frage von vorrangigem Interesse, ob die ihnen gegenüber verhängten Sanktionen „wirksam" waren im Hinblick auf das zukünftige Verkehrsverhalten. Die Unterscheidung von einschlägigen und nicht einschlägigen Rückfällen dient somit der Identifizierung „stereotypen Fehlverhaltens" und kann für die Beschreibung bestimmter Kriminalitätsverläufe (z.B. des „notorischen" Verkehrsdelinquenten) bedeutsam sein.[1699] Hierdurch wird nämlich der für den Rückfall notwendige „innere Zusammenhang" zwischen den Straftaten hergestellt.[1700] Vor allem die bei der Begehung von Verkehrsstraftaten verhängten Sanktionen und speziell die auf Verkehrstäter zugeschnittenen Sanktionsformen (§§ 44, 69 ff. StGB) dürften vorwiegend mit dem Ziel verbunden sein, die Verkehrsbewährung des Verurteilten zu verbessern, nicht jedoch darüber hinausgehend alle abweichenden Verhaltenstendenzen zu beeinflussen.[1701] Wegen des verkehrsspezifischen Charakters der Rechtsfolgen von Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung ist der einschlägige Rückfall, bei welchem Ausgangs- und Folgetat einen kriminologisch relevanten Zusammenhang aufweisen, daher besonders interessant und untersuchungsrelevant.[1702]

Ein Rückfall wird als „einschlägig" bezeichnet, wenn der Täter wegen der gleichen Straftat wieder verurteilt wird *(einschlägiger Rückfall im engeren Sinne)*.[1703] Desgleichen kann die Zugehörigkeit der erneuten Straftat zu derselben Deliktgruppe (z.B. Verkehrsdelikte) wie die vorangegangene Straftat als einschlägiger Rückfall gelten *(einschlägiger Rückfall im weiteren Sinne)*. Um die Vergleichbarkeit mit den Bezugs- und den Vortaten zu gewährleisten, wird wiederum auf das abstrakt schwerste Delikt der Folgeentscheidung(en) abgestellt. Als Rückfallgruppierung wird grundsätzlich zwischen „nur Rückfall wegen eines anderen Delikts" *(nicht-verkehrsspezifischer Rückfall* bzw. *allgemeiner Rückfall)*, „(auch) Rückfall mit einem Verkehrsdelikt" *(einschlägiger Rückfall i.w.S.* bzw. *verkehrsspezifischer Rückfall)* und „(auch) Rückfall mit einem spezifischen bzw. gleichen Verkehrsdelikt" *(einschlägiger Rückfall i.e.S.* oder *spezifischer Rückfall)* unterschieden. Gibt es mehrere Folgeentscheidungen, wird die Person nach dem hierarchischen Prinzip den relevanten Rückfallgruppierungen zugeordnet. Doppelzählungen von Personen mit mehreren verschiedenen Folgeentscheidungen gibt es somit nicht. Schließlich werden je nach Intention der konkreten Analyse weitere Rückfallbegriffe verwendet (z.B. *der nur verkehrsspezifische Rückfall*), welche zum gegebenen Anlass erläutert werden.

[1699] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitstrafe Verurteilten, S. 66.

[1700] *Maschke,* in: Göppinger/Vossen (Hrsg.), Rückfallkriminalität. Führerscheinentzug, S. 137.

[1701] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitstrafe Verurteilten, S. 66; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 160.

[1702] *Kulemeier,* S. 261.

[1703] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 118.

3. Umfang und Art der Rückfälligkeit

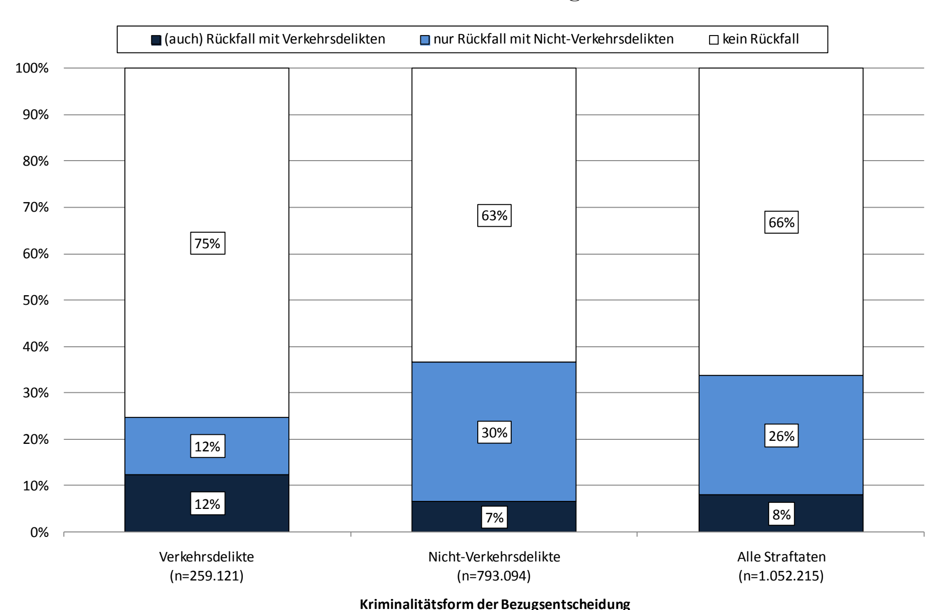
Zunächst sollen grundlegend der Umfang und die Art der Rückfälligkeit analysiert werden.

3.1 Überblick

Schaubild 8.1 zeigt anfangs die Rückfallraten sowie die Deliktform der Folgeentscheidungen in Abhängigkeit von der Kriminalitätsform der Ausgangsentscheidungen.[1704] Die Rückfälle werden in „(auch) Rückfall mit Verkehrsdelikten“ *(einschlägiger Rückfall i.w.S.* bzw. *verkehrsspezifischer Rückfall),* „nur Rückfall mit Nicht-Verkehrsdelikten“ *(nicht-verkehrsspezifischer Rückfall* bzw. *allgemeiner Rückfall)* und „kein Rückfall“ untergliedert.



Schaubild 8.1: Rückfälligkeit bei der Straßenverkehrskriminalität, der Nicht-Straßenverkehrskriminalität und der Gesamtkriminalität im Vergleich



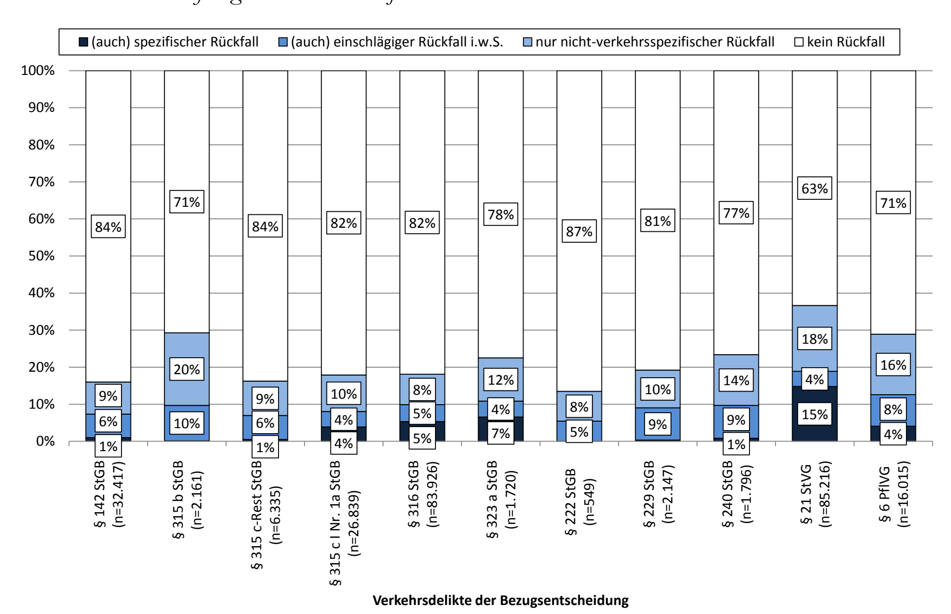
Es zeigt sich, dass Verkehrstäter innerhalb des Beobachtungszeitraums von drei Jahren weniger rückfällig werden als „klassische“ Straftäter. Die generelle Legalbewährungsquote liegt mit 75 % deutlich über der Quote von 63 % bei den Nicht-Verkehrstätern bzw. 66 % für alle Täter des Bezugsjahres 2004. Auf die Rückfallraten wirkt sich aus, dass von Verkehrsdelikten breitere Bevölkerungskreise be-

[1704] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.1a im Anhang.*

troffen sind, die an sich normtreu sind.[1705] Weiterhin dokumentiert das Schaubild, dass Verkehrstäter im Falle des Rückfalls in gut der Hälfte der Fälle erneut Verkehrsdelikte begehen, während bei den Nicht-Verkehrstätern die Rückfälligkeit mit einem Verkehrsdelikt die Ausnahme (7 %) darstellt. Letztere Täter begehen vielmehr zu 30 % erneut ausschließlich Straftaten der „klassischen" Kriminalität. Man kann somit konstatieren, dass Verkehrsstraftäter, wenn sie rückfällig werden, zu einem Großteil „ihrem" Kriminalitätsbereich „treu" bleiben.

Die geringe Rückfallrate der Verkehrsdelinquenten insgesamt setzt sich eindrucksvoll bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsdelikte fort *(Schaubild 8.2)*.[1706] In diesem Schaubild wird nun ebenfalls der „(auch) spezifische Rückfall", also die erneute Begehung der Bezugstat, ausgewertet.

Schaubild 8.2: Rückfälligkeit bei den Straßenverkehrsdelikten



Ausgenommen von dem durchschnittlich geringen Rückfallrisiko sind die Täter des § 21 StVG, die zu 37 % erneut Straftaten begehen und daher eine identische generelle Rückfallrate wie Täter der „klassischen" Kriminalität aufweisen. Für diese Tätergruppe wurde bereits eine erhöhte Vorstrafenbelastung festgestellt[1707], die anscheinend in der hier festgestellten Rückfallquote ihre Fortsetzung findet.

[1705] So auch *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 246; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 292. Zur Vorstrafenbelastung der Verkehrstäter vgl. *Kapitel 7, 5.*

[1706] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.2a im Anhang.*

[1707] Vgl. *Kapitel 7, 5.,* vor allem *Schaubild 7.29.*

Auffallend ist auch die mit 15 % einzigartig hohe Quote spezifischer Rückfalltaten gemäß § 21 StVG, die wiederum mit den bisherigen Erkenntnissen zur (einschlägigen) Vorstrafenbelastung dieser Tätergruppe korrespondiert. Die spezifische Rückfallquote ist damit deutlich ungünstiger als nach anderen Formen der Verkehrsdelinquenz. Hingegen ist der Rückfall mit einem anderen Verkehrsdelikt (einschlägiger Rückfall i.w.S.) mit anteilig 4 % vergleichsweise selten, wohingegen bei 18 % der Täter des § 21 StVG ein nicht-verkehrsspezifischen Rückfall, also die Begehung eines Nicht-Verkehrsdeliktes, zu verzeichnen ist.

Im Verhältnis zur „klassischen“ Delinquenz sind die Rückfallraten der übrigen Verkehrstäter dagegen deutlich verringert.[1708] Besonders positiv ist die Legalbewährungsquote bei Tätern des § 222 StGB (87 %), Tätern der Verkehrsunfallflucht (84 %) sowie Tätern der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol (84 %).

Die ebenfalls hohe Legalbewährungsquote der Trunkenheitstäter (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) ist besonders bemerkenswert, weil für diese Gruppe ein deutlich höheres Rückfallrisiko angenommen wird.[1709] Mit einer generellen Rückfallrate von insgesamt 18 % heben sich die Alkoholtäter indes nicht negativ von den übrigen Verkehrstätern ab. Weiterhin lässt sich sowohl bezüglich der Höhe als auch der Zusammensetzung des Rückfalls nahezu kein Unterschied zwischen der folgenlosen (§ 316 StGB) und der konkret gefährdenden Trunkenheitsfahrt (§ 315 c I Nr. 1a StGB) feststellen.[1710] Obgleich sich beide Tatbestände rechtlich unterscheiden und ein unterschiedliches Gefährdungspotential zum Ausdruck bringen, wird hier doch deutlich, dass zwischen ihnen in kriminologischer Hinsicht keine Unterschiede bestehen.[1711]

Zuletzt ist festzuhalten, dass Alkoholtäter im Vergleich zu den meisten anderen Verkehrstätern (Ausnahme sind § 21 StVG und § 6 PflVG) öfter spezifisch rückfällig werden. Die erhöhten Raten bei § 21 StVG (15 %), den Alkoholdelikten (5 %) sowie § 6 PflVG (4 %) sind ein Indiz für einen gewissen Grad an Spezialisierung. Überhaupt nicht spezifisch rückfällig werden Täter der fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr. Keine von den 549 Personen hat erneut ein fahrlässiges Erfolgsdelikt im Straßenverkehr verwirklicht. Der spezifische Rückfall ist auch bei Tätern des § 315 b StGB nahezu bedeutungslos[1712]. Ferner spielt der spezifische Rückfall bei Tätern des § 229 StGB (0,3 %), des § 142 StGB (1 %), des § 315 c-Rest StGB (1 %) sowie des § 240 StGB (1 %) eine sehr untergeordnete Rolle.

Insgesamt ist im Vergleich zur „klassischen“ Kriminalität zu konstatieren, dass den einzelnen Verkehrsdelikten trotz vielfältiger Täterstruktur[1713] eine relativ niedrige und nicht selten auf erneute Verkehrsdelinquenz beschränkte Rückfallrate

---

[1708] So auch schon *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 266 f.

[1709] Vgl. *Kapitel 3, 2.3* sowie oben Punkt *1.3*; darauf hinweisend auch *Jehle/Albrecht/ Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 102.

[1710] So auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 267.

[1711] So bereits *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 73.

[1712] Drei Folgeentscheidungen haben eine erneute Straftat nach § 315 b StGB zum Gegenstand.

[1713] Siehe *Kapitel 3, 2.*

gemein ist.[1714] Ausnahmen sind das Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG), der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr (315 b StGB), der Pflichtversicherungsverstoß (§ 6 PflVG) sowie mit Abstrichen die Nötigung im Straßenverkehr (§ 240 StGB). Diese Verkehrsdelikte, die ihren Ursprung nicht mehr in einem schlichten Fehlverhalten im Straßenverkehr haben, könnten Ausdruck eines zielgerichteten kriminellen Willens und einer erhöhten kriminellen Neigung sein. Hierzu geht die Beobachtung konform, dass diese Verkehrsdelikte nicht nur mit erhöhten generellen Rückfallraten ins Gewicht fallen, sondern sich im Vergleich zu den übrigen Formen der Verkehrsdelinquenz durch ihre hohen Anteile an allgemeinen Rückfalldelikten kennzeichnen.[1715] Lässt man diese von einer gesteigerten kriminellen Energie geprägten Verkehrsdelikte unberücksichtigt, ergibt sich eine Legalbewährungsquote der (übrigen) Verkehrsdelinquenten von 82,4 %.

3.2 Art des Rückfalldeliktes

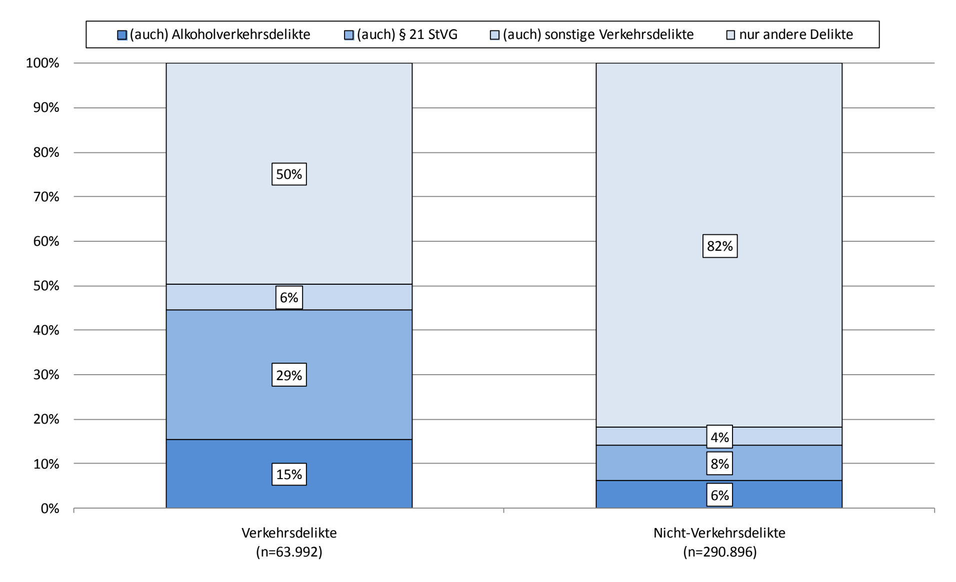
Auf die erhöhte spezifische Rückfallrate nach Taten des § 21 StVG, aber auch nach Alkoholdelikten und § 6 PflVG wurde soeben hingewiesen. Diese Erkenntnis soll konkretisiert werden, indem die Art der Rückfalltaten noch näher herausgearbeitet wird. Als Ergänzung zu den vorangegangenen Schaubildern, bei welchen die gesamte Täterpopulation der Verkehrstäter betrachtet wurde, beschränkt sich die nachfolgende Darstellung ausschließlich auf die rückfälligen Verkehrstäter. Hierbei werden jeweils die Anteile der Rückfalltaten nach Deliktart dargelegt. Vergleichbar zur Analyse der einschlägigen Voreintragungen[1716] wird bezüglich der Folgeeintragungen zwischen „nur andere Delikte" „(auch) andere Verkehrsdelikte", „(auch) § 21 StVG", „(auch) Alkoholverkehrsdelikte" und „(auch) spezifisches Verkehrsdelikt" differenziert.[1717] Zudem werden die Alkoholdelikte im Straßenverkehr (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) sowie die fahrlässigen Erfolgsdelikte (§§ 222, 229 StGB) jeweils als einheitliche Deliktgruppe zusammengefasst.

Zunächst zeigt *Schaubild 8.3* die Deliktart des Rückfalls für die gesamte Verkehrskriminalität und Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1718] Verkehrstäter begehen, wenn sie rückfällig werden, zu 50 % erneut Delikte aus dem Bereich der Straßenverkehrskriminalität, während bei rückfälligen Tätern, die in der Bezugsentscheidung mit einem Nicht-Verkehrsdelikt auffällig geworden sind, der verkehrsspezifische Rückfall nur einen Anteil von knapp 18 % einnimmt. Innerhalb des Rückfalls mit Verkehrsdelikten haben die Straftaten nach § 21 StVG (29 % bei den Verkehrsrückfalltätern; 8 % bei den sonstigen Rückfalltätern) die größte Bedeutung, gefolgt von dem Rückfall mit Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss (15 % bei den Verkehrsrückfalltätern; 6 % bei den sonstigen Rückfalltätern). Die

[1714] So auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 267.
[1715] So auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 267.
[1716] *Kapitel 7, 5.6.*
[1717] In diesem Sinne auch *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 289 ff.
[1718] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.3a im Anhang.*

Rückfälligkeit mit sonstigen Verkehrsdelikten ist hingegen mit einem Anteil von 6 % (Verkehrsrückfalltäter) bzw. 4 % (sonstige Rückfalltäter) von untergeordneter Relevanz.

Schaubild 8.3: Art des Rückfalldeliktes bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

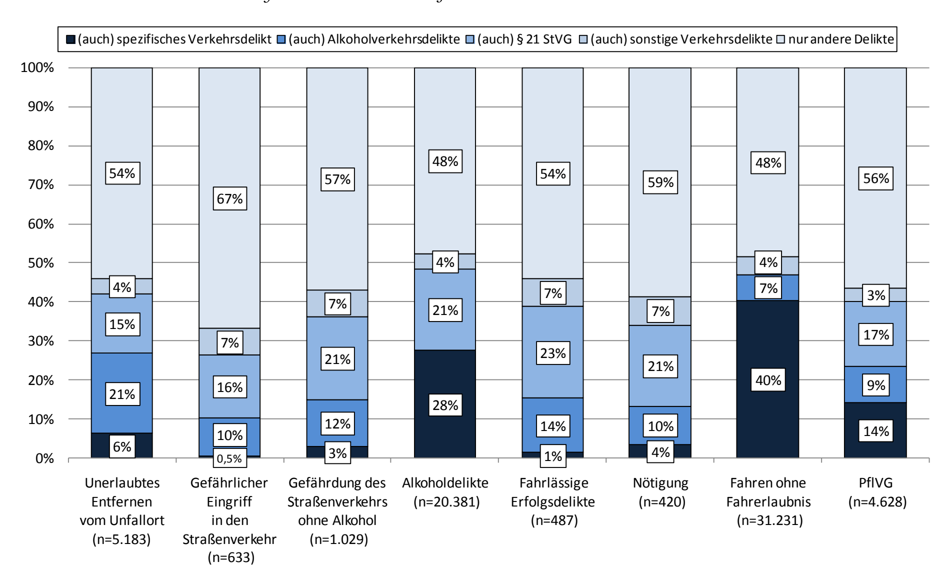


Die Analyse der Deliktarten des Rückfalls bei den jeweiligen Verkehrsdelikten *(Schaubild 8.4)*[1719] macht deutlich, dass vor allem Rückfalltäter des § 21 StVG und rückfällige Alkoholtäter häufig wiederholt spezifisch auffällig werden. So bezieht sich bei 28 % der rückfälligen Trunkenheitstäter die erneute Verurteilung wieder auf ein Alkoholdelikt. Rückfalltäter des § 21 StVG werden sogar zu 40 % erneut wegen des Führens eines Kfz ohne die erforderliche Fahrerlaubnis strafrechtlich registriert. Für diese beiden Tätergruppen konnte bereits bezüglich der Vorstrafenbelastung eine für den Bereich der Verkehrsdelinquenz einzigartig ausgeprägte „Spezialisierung“ im Sinne einschlägiger Voreintragungen belegt werden. Diese einschlägige Auffälligkeit scheint sich zu einem gewissen Anteil in den Rückfalltaten fortzusetzen. Zudem zeigt sich für beide Tätergruppen, dass sie jeweils nur zu 48 % ausschließlich wegen Straftaten außerhalb der Verkehrsdelinquenz rückfällig werden, während dieser Anteil bei den übrigen Verkehrstätern durchweg höher ausfällt. Begehen mithin Rückfalltäter der Trunkenheitsdelikte bzw. des § 21 StVG in mehr als die Hälfte der Fälle abermals Verkehrsdelikte, stammen die Rückfallta-

[1719] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.4a im Anhang*.

ten der sonstigen Verkehrstäter überwiegend aus dem Bereich der „klassischen“ Kriminalität.

Schaubild 8.4: Art des Rückfalldeliktes bei Straßenverkehrsdelikten



Bei den sonstigen rückfälligen Verkehrstätern ist der spezifische Rückfall die Ausnahme. Lediglich die Rückfalltäter des § 6 PflVG werden zu 14 % wiederholt spezifisch auffällig. Auch bei den erneuten Verkehrsunfallfluchttätern hat der spezifische Rückfall immerhin einen 6 %igen Anteil.

Wenn man zudem die Zusammensetzung des verkehrsspezifischen Rückfalls bei den jeweiligen Verkehrsdelikten betrachtet, fällt auf, dass bei fast sämtlichen Verkehrsdelikten derjenige Rückfall ohne Alkoholbeteiligung gegenüber dem alkoholbedingten Rückfall überwiegt. Dabei entfällt der Großteil wiederum auf Straftaten nach § 21 StVG. Hierbei dürfte sich auswirken, dass gegenüber einem beträchtlichen Teil dieser Täter in der Bezugsentscheidung eine verkehrsspezifische Sanktion verhängt worden ist. Dies gilt vor allem im Hinblick die Taten des § 69 II StGB, so dass folglich § 315 c-Rest StGB und die Alkoholdelikte erhöhte Anteile (21 %) von Folgeentscheidungen gemäß § 21 StVG aufweisen. Auf den ersten Blick verwunderlich sind die hohen Anteile von Rückfalltaten gemäß § 21 StVG bei den fahrlässigen Erfolgsdelikten und der Nötigung gemäß § 240 StGB. Es muss indes berücksichtigt werden, dass hierbei nur ein kleiner Ausschnitt der (registrierten) Wirklichkeit abgebildet wird. Denn aufgrund der Auswahlkriterien zur Identifizierung der „anderen“ Verkehrsdelikte im BZR-Datensatz erfolgt eine Vorselektion dahingehend, dass für den Großteil der Bezugstaten eine verkehrs-

spezifische Sanktionierung eingetragen ist.[1720] Aus diesem Grund scheinen bei diesen Delikten die Anteile von Rückfällen mit § 21 StVG erhöht.

Eine Sonderstellung nehmen Täter des § 142 StGB ein, deren Rückfallstruktur auffallend den Alkoholdelikten ähnelt.[1721] Zu einem Anteil von 21 % werden rückfällige Unfallfluchttäter (auch) mit einem Alkoholdelikt strafrechtlich registriert. Sie stellen damit neben den rückfälligen Alkoholtätern die einzige Gruppe, bei denen die Alkoholanteile an den Rückfalltaten höher sind als die Anteile von § 21 StVG. Dieser Hang zur alkoholbedingten Rückfälligkeit stützt die Annahme einer engen Verbindung zwischen dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort und gleichzeitiger Alkoholisierung.[1722] Überdies konnte bereits die Analyse der Voreintragungen eine erhöhte alkoholspezifische Vorstrafenbelastung der Verkehrsunfallfluchttäter nachweisen.[1723]

Den mit Abstand geringsten verkehrsspezifischen Rückfall weisen die Straftaten nach § 315 b StGB aus. Ihr dürfte der Umstand mitbestimmend sein, dass dieses Delikt grundsätzlich verkehrsexterne Verstöße erfasst, es sich mithin nicht um ein „typisches“ Verkehrsdelikt, das an ein Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr anknüpft, handelt.

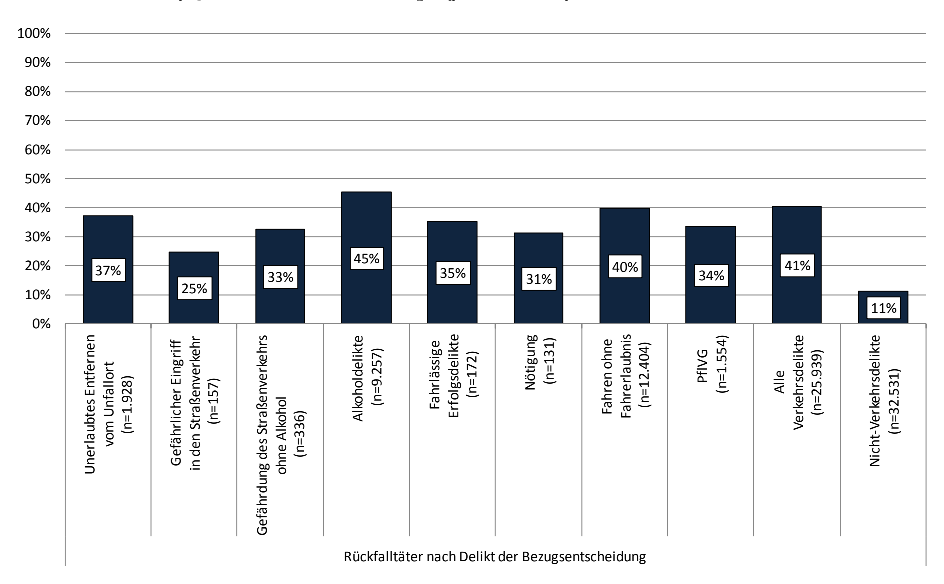
Bei sämtlichen Rückfalltätern der Verkehrsdelinquenz ist schließlich der allgemeine Rückfall mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität relevant. Wenn man diese Rückfalltaten näher beleuchtet[1724], ist festzustellen, dass diese sich überwiegend aus Deliktformen der Kleinkriminalität und mittleren Kriminalität zusammensetzen. Die Verteilung ähnelt weitgehend der Verteilung in den Vor- und Bezugsentscheidungen, so dass der einfache Diebstahl (§ 242 StGB), die einfache Körperverletzung (§ 223 StGB), der Betrug (§ 263 StGB) und Delikte nach dem BtMG anteilig am häufigsten anzutreffen sind. Schwere Straftaten aus dem Bereich der Gewalt- und Sexualkriminalität sind hingegen die absolute Ausnahme.

3.3 Nur verkehrsspezifischer Rückfall

Wie bei der Analyse der Voreintragungen[1725] ist es auch im Hinblick auf die Rückfälligkeit von Interesse, ob es Rückfalltäter in den Bezugsentscheidungen gibt, die ausschließlich erneut mit Straftaten aus dem Bereich der Verkehrsdelinquenz rückfällig werden *(Schaubild 8.5)*.[1726]

[1720] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 6, 1.1*.
[1721] So auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 267.
[1722] Vgl. hierzu *Kapitel 3, 2.1*; zu diesem Fazit gelangt auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 267.
[1723] Vgl. *Kapitel 7, 5.6.1*.
[1724] Als Orientierung wurden die Deliktgruppen der Rückfallstatistik verwendet, vgl. *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke, Tetal (Hrsg.),* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 102.
[1725] Vgl. *Kapitel 7, 5.6.2*.
[1726] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.5a im Anhang*.

Schaubild 8.5: Häufigkeiten von nur verkehrsspezifischen Rückfällen



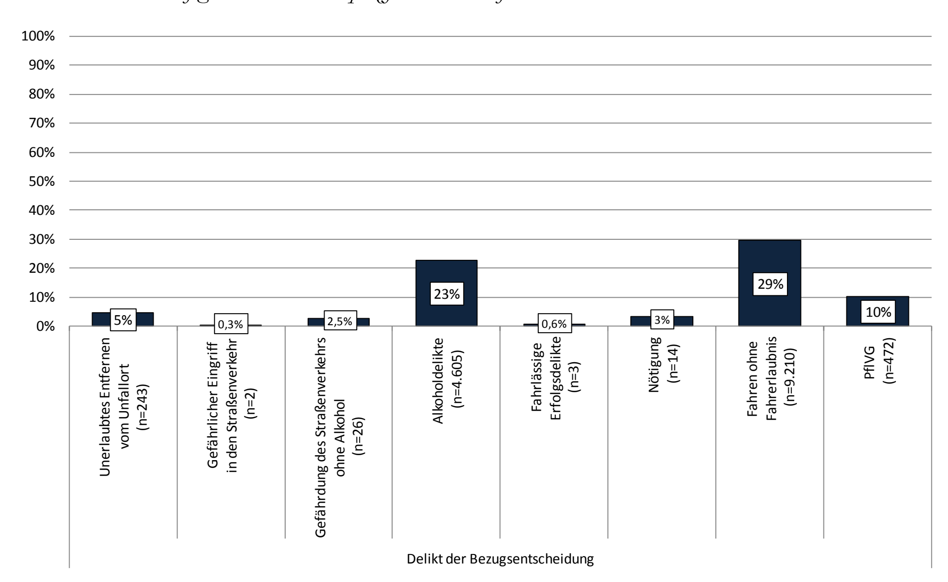
Es lassen sich ähnliche Proportionen feststellen wie bei der entsprechenden Analyse der Voreintragungen. Wiederum sind es die Trunkenheitstäter und die Täter des § 21 StVG, die im Falle der erneuten Straffälligkeit am häufigsten allein mit Delikten aus dem Bereich der Verkehrsdelinquenz rückfällig werden. Bei den rückfälligen Alkoholtätern ist dieses Rückfallverhalten sogar noch etwas häufiger zu beobachten (45 %) als bei Rückfalltätern des § 21 StVG (40 %). Rückfalltäter, die in der Bezugsentscheidung mit einem Nicht-Verkehrsdelikt registriert worden sind, werden indes nur zu 11 % ausschließlich mit Verkehrsdelikten rückfällig.

Wenn man sich zudem die Häufigkeiten von nur spezifischen Rückfällen betrachtet *(Schaubild 8.6)*[1727], zeigt sich erwartungsgemäß, dass der alleinige Rückfall mit dem gleichen Verkehrsdelikt bei den Verkehrsrückfalltätern die Ausnahme darstellt. Häufigkeiten und Proportionen in Schaubild 8.6 erinnern erneut stark an die entsprechende Analyse zu den spezifischen Voreintragungen.[1728] Auch im Hinblick auf die Folgeentscheidungen sind es die Trunkenheitstäter und die Fahrer ohne Fahrerlaubnis, die bei Eintritt von Rückfälligkeit am häufigsten nur erneut wegen desselben Deliktes verurteilt werden. Bei den rückfälligen Alkoholtätern beträgt dieser Anteil 23 %, bei den rückfälligen Tätern des § 21 StVG sogar 29 %. Ein gewisser Grad der Spezialisierung ist also bei diesen beiden Tätergruppen keine Seltenheit.

[1727] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.6a im Anhang.*

[1728] Vgl. *Kapitel 7, 5.6.2 (Schaubild 7.49).*

Schaubild 8.6: Häufigkeiten von nur spezifischen Rückfällen



4. Rückfälligkeit nach soziodemographischen Merkmalen

In *Kapitel 6* erfolgte bereits eine Untersuchung der Altersverteilungen sowie der Anteile von Frauen und Nichtdeutschen für die Delikte der Bezugsentscheidung.[1729] In *Kapitel 7* wurde sodann sowohl der Einfluss dieser persönlichen Merkmale auf die Sanktionierung der Verkehrskriminalität als auch auf die Anzahl der Voreintragungen analysiert.[1730] Es konnte hierbei aufgezeigt werden, dass diesen soziodemographischen Faktoren jeweils eine hohe Relevanz zukommt, so dass demzufolge auch ein starker Einfluss auf das Rückfallverhalten zu vermuten ist. Inwieweit sich die persönlichen Merkmale der Verkehrstäter auf den Umfang und die Art des Rückfalls auswirken, ist Gegenstand des folgenden Abschnitts.

4.1 Alter

Dass junge Menschen eine deutlich höhere Kriminalitätsbelastung aufweisen als Erwachsene, gehört zu den grundlegenden Forschungsergebnissen der Kriminologie[1731] und konnte durch die vorliegende Untersuchung ebenfalls für den Bereich der Verkehrsdelinquenz bestätigt werden. Darüber hinaus hat das Alter nicht

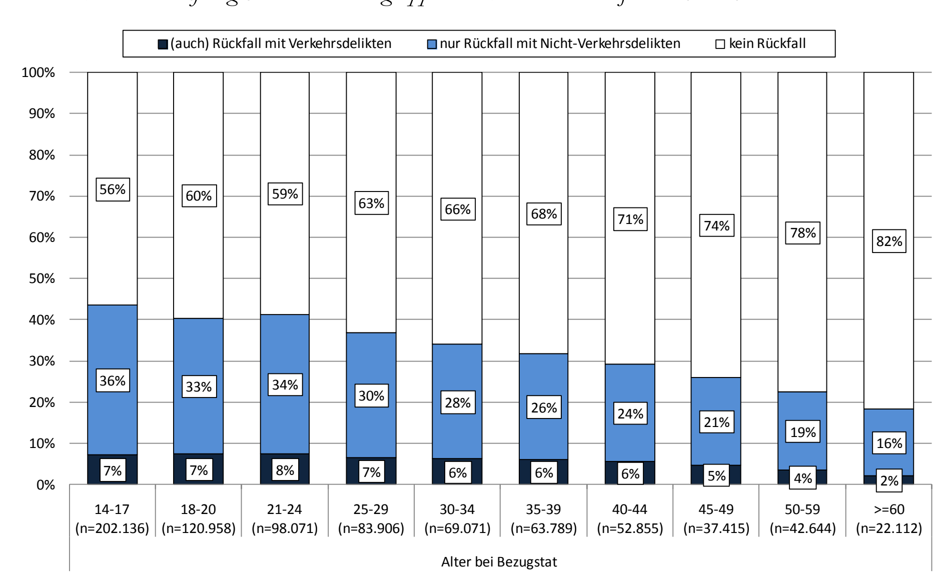
[1729] Vgl. *Kapitel 6, 2.*
[1730] Vgl. *Kapitel 7, 1.2, 4.2* und *5.2.1.*
[1731] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 654; vgl. auch *Kapitel 3, 3.1.*

nur Einfluss auf das Ausmaß, sondern auch auf die Art der Kriminalität.[1732] Die altersbedingte Kriminalitätsbelastung dürfte sich folglich auch maßgeblich auf den Umfang und die Art der Rückfälligkeit von Verkehrsstraftäter auswirken. An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass sowohl bei den Bezugs- als auch den Folgeentscheidungen die §§ 45, 47 JGG mitberücksichtigt werden, so dass dementsprechend bei der Berechnung der Rückfallraten junger Menschen eine andere Bezugsgröße zugrunde gelegt wird als bei Erwachsenen.[1733]

4.1.1 Umfang und Art der Rückfälligkeit

Schaubilder 8.7 und 8.8 zeigen den Anteil und die Art von Rückfällen nach kategorisierten Altersgruppen jeweils für die Verkehrskriminalität und die sonstige Kriminalität.[1734]

Schaubild 8.7: Rückfälligkeit nach Altersgruppen bei der Nicht-Straßenverkehrskriminalität

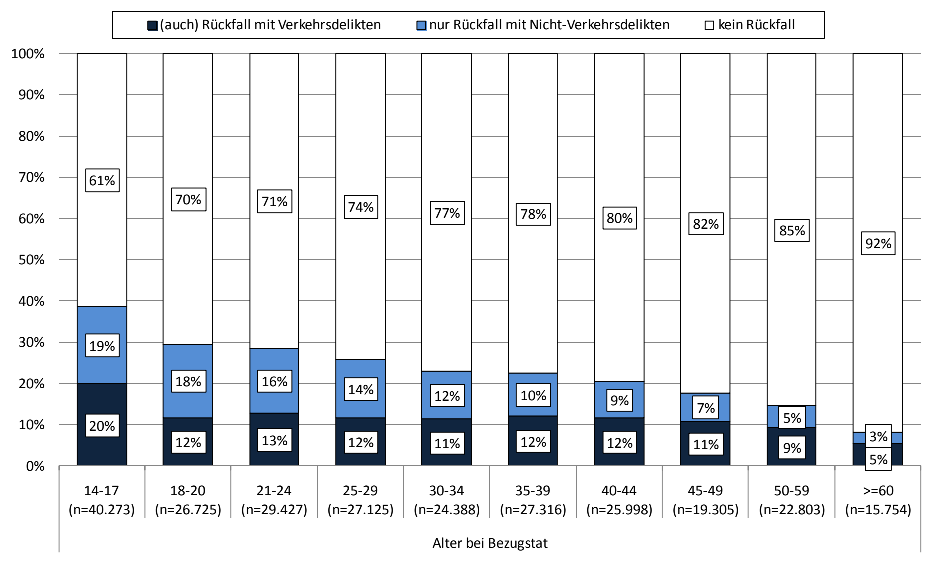


[1732] *Dölling,* ForensPschiatrPsycholKriminol 2008, 155 ff.; *Eifler,* in: Döllinger/Schmidt-Semisch (Hrsg.), Handbuch Jugendkriminalität, S. 159 ff.

[1733] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 38; vgl. auch *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 43 ff.

[1734] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.7a* und *8.8a im Anhang.* Bei den Verkehrsdelikten fehlen in 7 Entscheidungen Angaben zum Tat-, Geburts- oder Urteilsdatum. Bei den Nicht-Verkehrsdelikten betrifft dies 137 Entscheidungen. Diese Entscheidungen sind daher in den Schaubildern 8.7 und 8.8 nicht enthalten.

Schaubild 8.8: Rückfälligkeit nach Altersgruppen bei der Straßenverkehrskriminalität



Die Schaubilder bestätigen in eindrucksvoller Weise die starke Altersabhängigkeit der Rückfallrate.[1735] Sowohl bei den Verkehrstätern als auch den sonstigen Straftätern sinkt die generelle Rückfälligkeit mit steigendem Lebensalter deutlich ab. Die Verteilungen zeigen dabei nahezu lineare Entwicklungen, wobei der Rückgang der Rückfallquote beim Übergang vom Jugend- zum Heranwachsendenalter bei den Verkehrsdelikten weitaus stärker ausgeprägt ist. Im weiteren Verlauf sinken die Rückfallraten bei beiden Deliktgruppen relativ gleichmäßig ab. Weiterhin ist die Rückfälligkeit der Verkehrstäter auf sämtlichen Altersstufen erheblich niedriger als bei den sonstigen Straftätern. Zudem hat der verkehrsspezifische Rückfall bei den Nicht-Verkehrstätern unabhängig von ihrem Alter stets eine untergeordnete Relevanz. Die entsprechenden Anteile schwanken hier zwischen ca. 7 % im Alter zwischen 14 und 29 Jahren und sinken sodann bis auf 2 % bei den über 60-Jährigen ab.

Sehr bemerkenswert ist die Entwicklung der Art des Rückfalls bei der Verkehrskriminalität. Während die Anteile der Nicht-Verkehrsdelikte an den Rückfällen kontinuierlich mit fortlaufendem Alter abfallen, bewegt sich der verkehrsspezifische Rückfall auf einem sehr gleichmäßigen Niveau.[1736] Fällt dieser bei den jugendlichen Verkehrstätern mit einem Anteil von 20 % noch am höchsten aus, pendelt sich der Rückfall mit Verkehrsdelikten in den folgenden Altersstufen auf

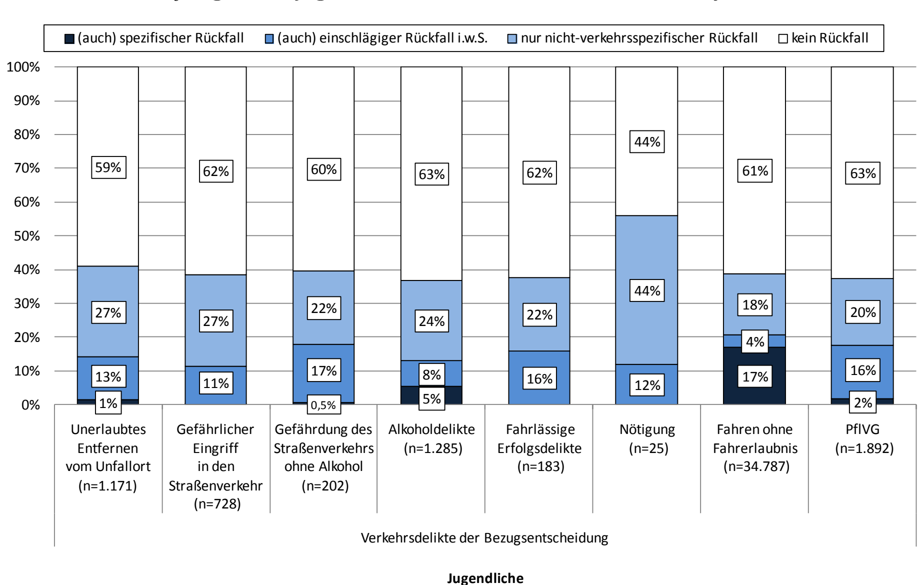
---

[1735] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 43.
[1736] In diesem Sinne auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 269.

einen Anteil von ca. 12 % ein und bleibt im weiterem Verlauf bis zu einem Alter von 50 Jahren nahezu identisch. Erst im höheren Alter sinkt auch der verkehrsspezifische Rückfall auf einen Anteil von 5 % bei den über 60-Jährigen ab. Weiterhin ist festzustellen, dass ab Mitte des dritten Lebensjahrzehntes die Anteile von verkehrsspezifischen Rückfällen stets höher sind als die Anteile allgemeiner Rückfalldelikte. Unterhalb dieser Altersstufe werden die jungen Täter häufiger mit Delikten aus der „klassischen" Kriminalität rückfällig. Der relativ kontinuierliche Verlauf des Rückfalls mit Verkehrsdelikten zeigt sich ebenfalls bei den Nicht-Verkehrstätern, freilich auf einem weitaus niedrigeren Niveau.

In dieser Gleichmäßigkeit des verkehrsspezifischen Rückfalls dürfte zum Ausdruck kommen, dass die meisten Formen der Verkehrsdelinquenz weniger Ausfluss einer gezielten kriminellen Intention, als vielmehr Resultat der „potentiellen Deliktsituation" sowie von ungünstigen sozialen Rahmenbedingungen und Tatgelegenheitsstrukturen des Straßenverkehr sind.[1737] In dessen Folge werden auch ältere Menschen immer wieder mit Verkehrsstraftaten auffällig, während die Begehung klassischer Straftaten deutlich zurückgeht. Die vergleichsweise hohe verkehrsspezifische Rückfälligkeit der jugendlichen Verkehrstäter lässt sich wohl aus dem hohen Anteil jugendlicher Straftaten gemäß § 21 StVG erklären, die in einem gewissen Umfang eine entsprechende Folgekriminalität im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr auslösen.

Schaubild 8.9: Rückfälligkeit von jugendlichen Verkehrstätern nach Art des Straßenverkehrsdeliktes



[1737] Siehe hierzu *Kapitel 3, 1.*

Schaubild 8.10: Rückfälligkeit von heranwachsenden Verkehrstätern nach Art des Straßenverkehrsdeliktes

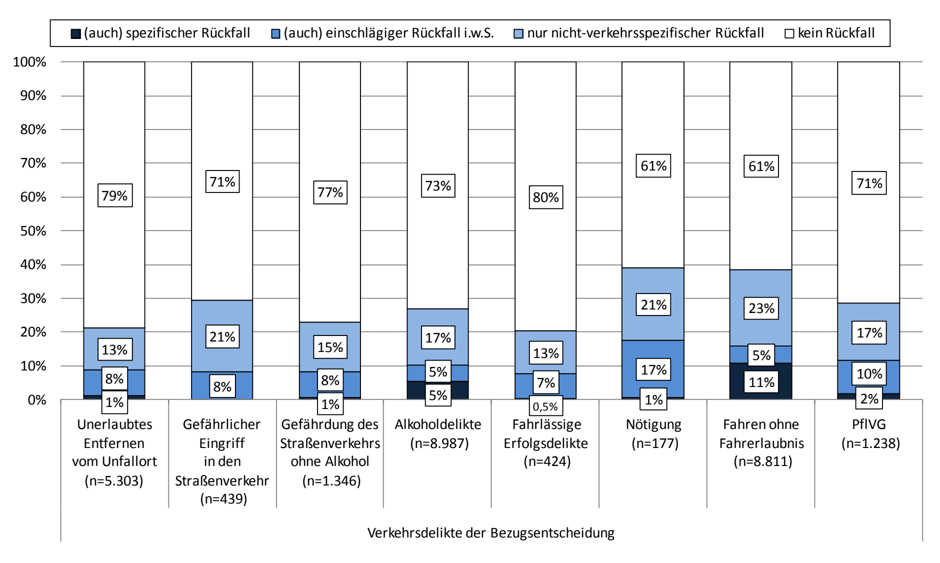
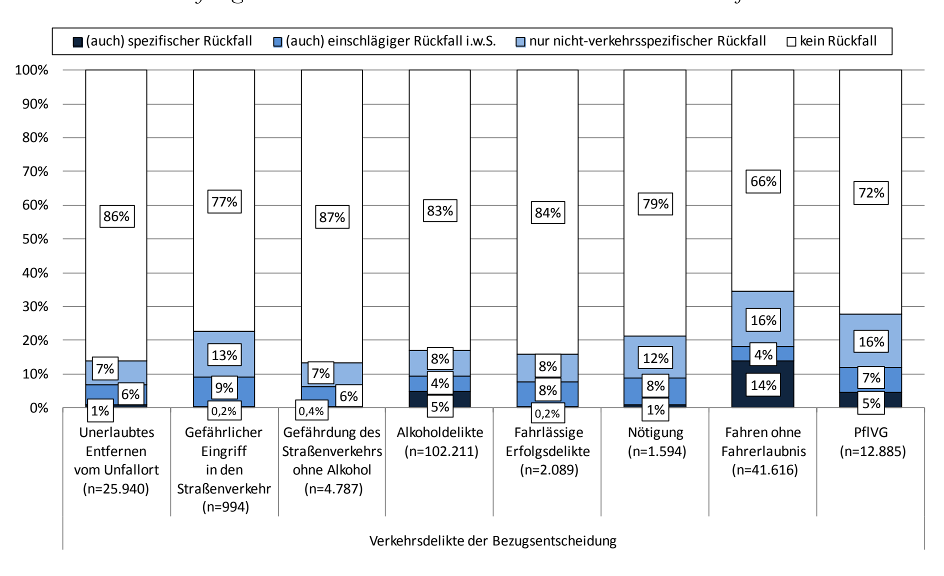


Schaubild 8.11: Rückfälligkeit von erwachsenen Verkehrstätern nach Art des Straßenverkehrsdeliktes



Schaubilder 8.9 bis *8.11* verdeutlichen weiterführend den Umfang und die Art der Rückfälligkeit nach Alter bei den jeweiligen Verkehrsdelikten.[1738] Aus Gründen der Übersicht wird hierbei lediglich zwischen jugendlichen, heranwachsenden und erwachsenden Verkehrstätern differenziert.

Hierbei zeigt sich nochmals, dass bei den Erwachsenen die Rückfallraten deutlich geringer sind als bei den Jugendlichen und Heranwachsenden. Diese deutlichen Unterschiede lassen sich vor allem auch auf eine geringe allgemeine Rückfälligkeit der Gruppe der Erwachsenen zurückführen.[1739] Die Anteile nichtverkehrsspezifischer Rückfälle sind insbesondere bei allen durch jugendliche Täter verwirklichten Verkehrsdelikten vergleichsweise stark ausgeprägt. Gleichwohl weist der Großteil der jugendlichen Verkehrsstraftäter (61 %) keine Folgeentscheidung auf. Ausnahme sind die Täter des § 240 StGB, die sich mit einer Rückfallquote von 56 % negativ hervortun. Allerdings ist diese Tätergruppe zahlenmäßig verschwindend gering (n=25). Nicht nur im Vergleich zu den jugendlichen Verkehrstätern untereinander, sondern auch im Vergleich zu den heranwachsenden und erwachsenen Tätern ist die spezifische Rückfallrate bei jugendlichen Taten des § 21 StVG (17 %) einzigartig hoch. Dessen ungeachtet stellt § 21 StVG auch bei den Heranwachsenden und den Erwachsenen das Verkehrsdelikt mit den höchsten generellen sowie spezifischen Rückfallquoten dar. Des Weiteren finden sich bei Delikten nach § 21 StVG von Heranwachsenden und Erwachsenen vergleichsweise hohe Anteile allgemeiner Rückfallkriminalität.

Ansonsten ist besonders der spezifische Rückfall in allen Altersgruppen sehr niedrig. Allerdings fällt auf, dass der spezifische Rückfall bei den Alkoholdelikten in allen Altersgruppen mit einem Anteil von 5 % nahezu konstant verläuft. Wenn man hierzu detailliert den Altersverlauf bei den erwachsenen Tätern analysiert, fällt dieser Anteil tatsächlich erst ab einem Alter von 60-Jahren auf anteilig 3 % ab. Der Anteil spezifischer Rückfälle bei den Trunkenheitstätern ist mithin nahezu Unabhängigkeit von dem Alter zum Zeitpunkt der Bezugstat.

4.1.2 Art des Rückfalldeliktes

Schaubild 8.12 gibt schließlich einen Überblick über die Deliktarten der erneuten Straftaten, wobei nach Altersgruppen der rückfälligen Verkehrstäter differenziert wird.[1740] Diese Betrachtung beschränkt sich also ausschließlich auf die im Beobachtungszeitraum rückfällig gewordenen Verkehrsstraftäter.

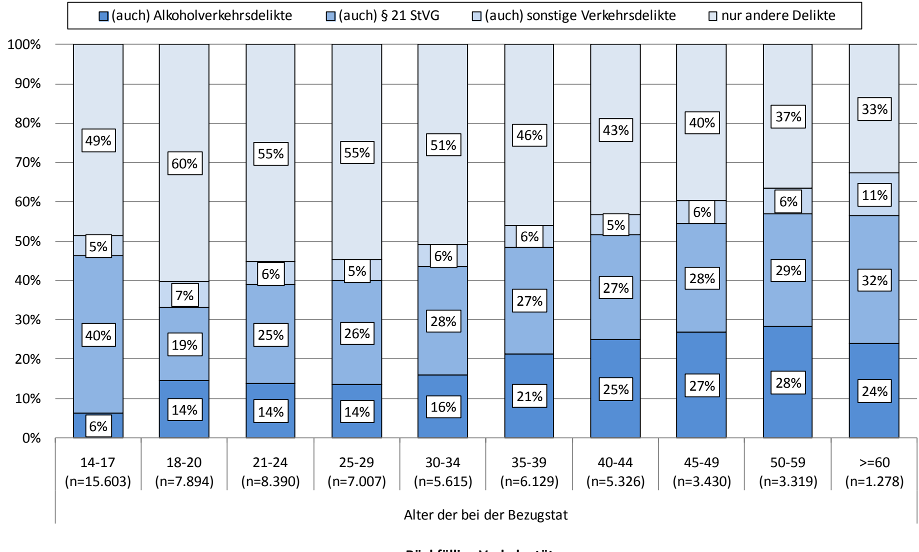
Hierbei zeigt sich, dass Verkehrstäter, wenn sie erneut Straftaten begehen, mit zunehmendem Alter immer weniger mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität rückfällig werden, während die Anteile von Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss an den Rückfällen stetig bis zu einem Alter von 60 Jahren zunehmen.

[1738] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.9a* bis *8.11a im Anhang*.

[1739] So auch *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 292.

[1740] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.12a im Anhang*. Bei einer relevanten Entscheidung fehlt die Angabe zum Alter. Sie ist daher in Schaubild 8.12 nicht erfasst.

Schaubild 8.12: Art des Rückfalldeliktes nach Altersgruppen bei der Straßenverkehrskriminalität



Darüber hinaus bestätigt das Schaubild die hohe Relevanz von Delikten gemäß § 21 StVG an allen Rückfalltaten jugendlicher Verkehrstäter (40 %), wobei bei dieser Tätergruppe indes der Rückfall mit Alkoholverkehrsdelikten eine untergeordnete Rolle spielt (6 %).

Bemerkenswert ist zudem, dass der Anteil von (auch) Rückfällen mit sonstigen Verkehrsdelikten in allen Altersgruppen bis 60 Jahre nahezu identisch verläuft. Wesentlicher Grund hierfür dürfte sein, dass diese Verkehrsdelikte vornehmlich einer „potentiellen Deliktsituation", die im Falle der Verkehrsteilnahme unabhängig vom Alter besteht, geschuldet sind.

Zuletzt ist die Zusammensetzung der Rückfälle ab einem Lebensalter von 60 Jahren und mehr auffällig. Diese kennzeichnet sich im Vergleich zu den Rückfällen der übrigen Erwachsenenjahrgänge sowohl durch einen geringeren Anteil von Alkoholverkehrsdelikten als auch einen höheren Anteil sonstiger Verkehrsdelikte. Allerdings ist diese Zusammensetzung der Rückfälligkeit nicht weiter verwunderlich, wenn man sich nochmals die Struktur der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen in Erinnerung ruft.[1741] In diesem Zusammenhang konnte bereits die etwas geringere Relevanz von Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss sowie die vergleichsweise hohe Bedeutung von Straftaten nach §§ 142, 229 StGB aufgezeigt werden.

[1741] Siehe hierzu *Kapitel 3, 3.1.*

4.2 Geschlecht

Die Geschlechtsabhängigkeit der Kriminalität zählt ebenfalls zu den empirisch gut gesicherten Befunden der Kriminologie.[1742] In diesem Zusammenhang konnte die vorliegende Untersuchung bereits einen – selbst im Vergleich zur sonstigen Kriminalität – sehr geringen weiblichen Anteil an der Straßenverkehrsdelinquenz von 13 % belegen.[1743] Ferner werden weibliche Verkehrsstraftäter, insbesondere aufgrund einer unterschiedlichen Verkehrsdeliktstruktur der Geschlechter sowie einer niedrigeren Vorstrafenbelastung, deutlich milder sanktioniert.[1744]

Auch die generelle Rückfallwahrscheinlichkeit stellt sich geschlechtsabhängig dar.[1745] Männer weisen insgesamt und unabhängig von der Sanktionsart der Bezugsentscheidung deutlich höhere Rückfallraten auf. Im welchem Ausmaß die allgemein niedrige Rückfallquote der Frau für den Bereich der Verkehrskriminalität gilt, soll im Folgenden näher untersucht werden. Aufgrund der niedrigen Rückfallwahrscheinlichkeit nach Verkehrsdelikten und des vergleichsweise geringen Frauenanteils an der Verkehrsdelinquenz ist konsequenterweise eine damit einhergehende niedrige Rückfallrate der weiblichen Verkehrstäter zu erwarten.

4.2.1 Umfang und Art der Rückfälligkeit

Zunächst werden in *Schaubild 8.13* Umfang und Art der Rückfälligkeiten von Frauen und Männern bei den verschiedenen Kriminalitätsformen gegenübergestellt.[1746] Es zeigt sich, dass nicht nur der Frauenanteil an der Verkehrsdelinquenz sehr niedrig ist, sondern dass Frauen auch besonders selten nach einem Verkehrsdelikt erneut eine Straftat begehen. Gerade einmal 13 % der weiblichen Verkehrstäter werden im Beobachtungszeitraum rückfällig, während der entsprechende Anteil bei den Männern 26 % beträgt. Zudem besteht eine erhebliche Differenz in den Rückfallquoten zwischen weiblichen Verkehrstätern und sonstigen weiblichen Kriminellen von ebenfalls 13 %. Somit sind auch bei den weiblichen Tätern deutliche Unterschiede in der Rückfallquote je nach Kriminalitätsart der Bezugsentscheidung zu konstatieren. Interessanterweise entspricht die generelle Rückfallrate der weiblichen Nicht-Verkehrstäter von 26 % der generellen Rückfallrate der männlichen Verkehrsdelinquenten. Schließlich ist sowohl bei männlichen als auch bei weiblichen Tätern, die ein Nicht-Verkehrsdelikt als Bezugstat aufweisen, der Rückfall mit einer Straftat aus dem Bereich der Verkehrskriminalität eher die Ausnahme (8 % bei den Männern, 2 % bei den Frauen). Dennoch ist insgesamt die erneute Verurteilung wegen Verkehrsdelikten bei weiblichen Tätern noch deutlich seltener.

[1742] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 654; vgl. auch *Kapitel 3, 3.2.*

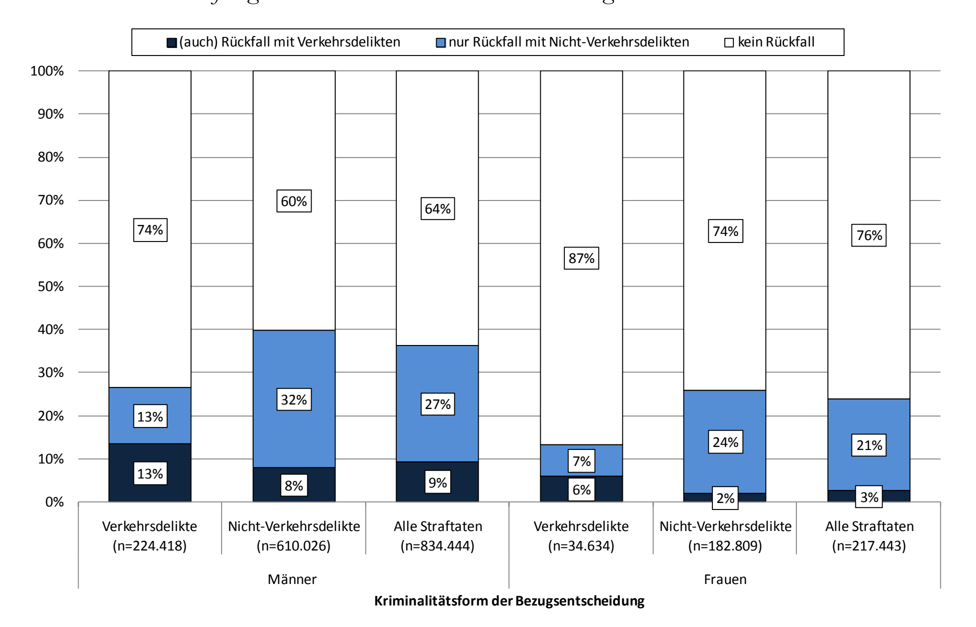
[1743] Siehe *Kapitel 6, 2.2.*

[1744] Vgl. *Kapitel 7, 1.2.2* und *5.2.1.2.*

[1745] Vgl. hierzu *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 49 f., S. 176.

[1746] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.13a im Anhang.*

Schaubild 8.13: Rückfälligkeit von Frauen und Männern im Vergleich



Die hohe Legalbewährungsquote der Frauen im Vergleich zu den männlichen Verurteilten zieht sich durch sämtliche Delikte der Verkehrsdelinquenz *(Schaubilder 8.14* und *8.15).*[1747] Lediglich die Rückfallraten bei Straftaten nach § 6 PflVG (22 %), § 21 StVG (21 %) und § 315 b StGB (knapp 20 %) sind leicht erhöht. Aber auch die männlichen Verkehrstäter weisen bei diesen Delikten, die sich durch eine gewisse kriminelle Neigung auszeichnen, die höchsten Rückfallraten auf (38 % bei § 21 StVG, jeweils 30 % bei § 6 PflVG und § 315 b StGB). Zudem haben das Fahren ohne Fahrerlaubnis, der Pflichtversicherungsverstoß und die Alkoholdelikte sowohl bei Männern als auch bei Frauen die höchsten spezifischen Rückfallquoten. Schließlich ist durchaus bemerkenswert, dass sich Taten nach § 142 StGB, an denen Frauen mit anteilig 26 % vergleichsweise stark beteiligt sind[1748], durch eine besonders hohe Legalbewährungsquote auszeichnen. Mit Ausnahme von § 315 c-Rest StGB ist nach Straftaten wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort das Rückfallrisiko sowohl bei Männern (19 %) als auch bei Frauen (7 %) am niedrigsten.

[1747] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.14a* und *8.15a im Anhang.*
[1748] Siehe *Kapitel 6, 2.2.*

Schaubild 8.14: Rückfälligkeit von Frauen nach Art des Straßenverkehrsdeliktes

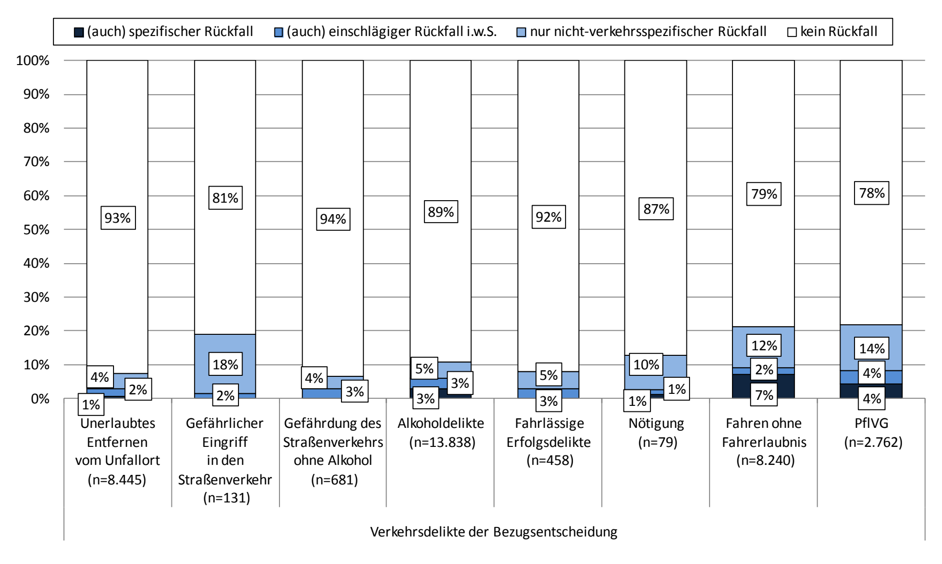
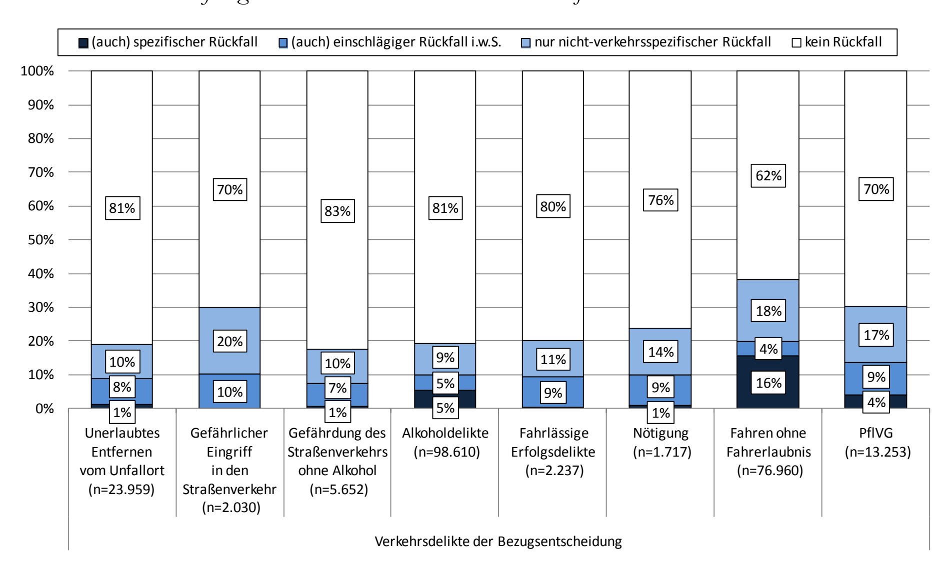


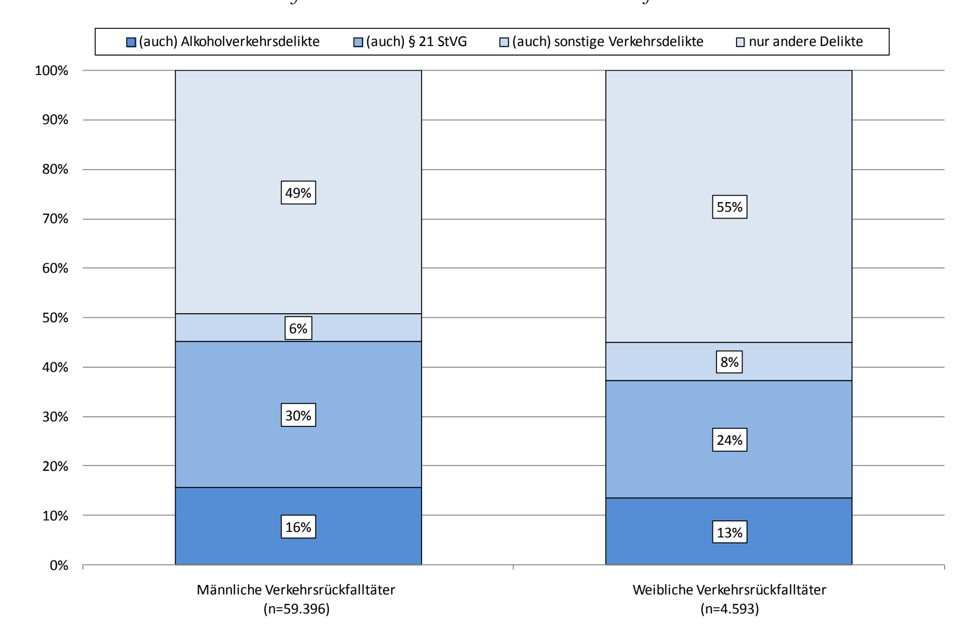
Schaubild 8.15: Rückfälligkeit von Männern nach Art des Straßenverkehrsdeliktes



4.2.2 Art des Rückfalldeliktes

Obwohl die erneute Begehung von Straftaten vor allem nach Verkehrsdelikten von Frauen die Ausnahme darstellt, stellt sich Frage, ob im Falle des Rückfalls Unterschiede in der Zusammensetzung der Rückfalldelikte zwischen weiblichen und männlichen Verkehrsstraftätern bestehen. Daher dokumentiert *Schaubild 8.16* die Deliktarten der erneuten Straftaten von Verkehrsrückfalltätern differenziert nach dem Geschlecht.[1749]

Schaubild 8.16: Art des Rückfalldeliktes nach Geschlecht bei der Straßenverkehrskriminalität



Die Deliktarten der Rückfalltat sind zwischen weiblichen und männlichen Verkehrstätern durchaus ähnlich. Allerdings ist sowohl der Rückfall mit Trunkenheitsdelikten als auch mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis bei den Männern etwas höher ausgeprägt, wohingegen rückfällige Frauen etwas häufiger sonstige Verkehrsdelikte verwirklichen. Zudem begehen weibliche Verkehrsrückfalltäter in 55 % der Fälle nur klassische Straftaten, während die Männer überwiegend (auch) verkehrsspezifisch rückfällig und „nur" in 49 % der Fälle ausschließlich mit Delikten der „klassischen" Kriminalität auffällig werden.

[1749] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.16a im Anhang*.

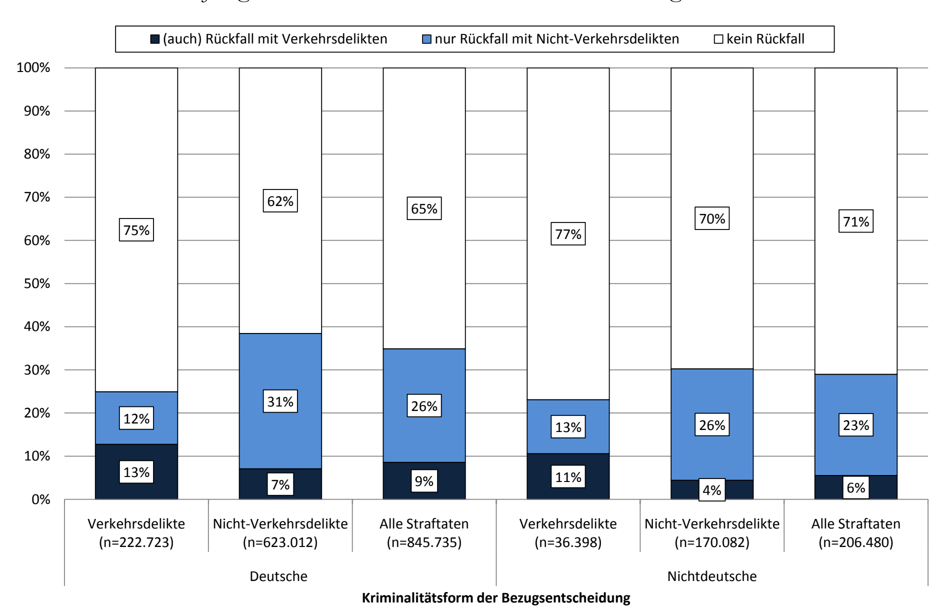
4.3 Nationalität

Zuletzt steht für die Auswertung des Zusammenhangs zwischen soziodemographischen Merkmalen und der Rückfallwahrscheinlichkeit noch die Nationalität der Verkehrstäter zur Verfügung. Die Untersuchung zur Struktur der Straßenverkehrsdelinquenz hat einen niedrigen Anteil von 14 % nichtdeutscher Täter ergeben.[1750] Darüber hinaus konnte eine ähnliche Sanktionierung[1751] sowie eine nahezu identische Vorstrafenhäufigkeit[1752] von deutschen und nichtdeutschen Verkehrsdelinquenten herausgearbeitet werden.

4.3.1 Umfang und Art der Rückfälligkeit

Schaubild 8.17 zeigt zunächst wiederum Umfang und Art der Rückfälligkeit von Deutschen und Nichtdeutschen für die verschiedenen Kriminalitätsbereiche im Vergleich.[1753]

Schaubild 8.17: Rückfälligkeit von Deutschen und Nichtdeutschen im Vergleich



[1750] Siehe *Kapitel 6, 2.3.*
[1751] Vgl. *Kapitel 7, 1.2.3* und *4.2.*
[1752] Vgl. *Kapitel 7, 5.2.1.3.*
[1753] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.17a im Anhang.*

Durchweg kann ein etwas geringeres Rückfallrisiko für Nichtdeutsche nachgewiesen werden.[1754] Als Erklärung wird bezüglich der Straffälligkeit insgesamt unter anderem angeführt, dass viele Nichtdeutsche deswegen ohne registrierten Rückfall bleiben, weil sie nach Sanktionierung, insbesondere nach Freiheitsstrafen, ausgewiesen oder abgeschoben und damit in Deutschland nicht mehr registriert werden.[1755] Weil diese nicht rückfallfähige Teilgruppe aus der Grundgesamtheit der Rückfallfähigen nicht heraus gerechnet werden kann, wird die Rückfallrate unterschätzt.[1756]

Wenngleich die Abschiebung bei der Begehung von Verkehrskriminalität nicht von Relevanz sein dürfte, gewinnt doch der nicht unerhebliche Transitverkehr auf Deutschlands Straßen[1757] an Bedeutung. Da vermutlich nichtdeutsche Transitfahrer, Touristen und Durchreisende ohne Wohnsitz in Deutschland für einen gewissen Teil der Verkehrsdelinquenz verantwortlich sind, dürfte die Rückfallrate der nichtdeutschen Verkehrstäter ebenfalls leicht unterschätzt werden. Der Mobilitätsfaktor ist mithin bei der Berechnung von Rückfallraten ausländischer Täter stets zu berücksichtigen.[1758]

Insgesamt ist gleichwohl festzuhalten, dass die Unterschiede in Umfang und Art der Rückfälligkeit zwischen Deutschen und Nichtdeutschen für die Verkehrskriminalität noch geringer sind als für die klassischen Straftaten. 75 % der deutschen und 77 % der nichtdeutschen Straßenverkehrstäter bleiben ohne weitere Straftat. Auch die Anteile von verkehrsspezifischen und allgemeinen Rückfällen weisen starke Ähnlichkeiten auf. Diese Beobachtungen korrespondieren durchaus zu den bisherigen Erkenntnissen zur Struktur der Verkehrsdelinquenz, aber auch der Sanktionierung und der Vorstrafenbelastung nichtdeutscher Verkehrstäter.

Dementsprechend weisen auch der Umfang und die Art des Rückfalls bei den jeweiligen Verkehrsdelikten kaum Unterschiede zwischen Deutschen und Nichtdeutschen auf, so dass an dieser Stelle auf eine nähere Darstellung verzichtet wird. Nahezu identisch ist die Rückfälligkeit bei Straftaten nach § 142 StGB, § 315 c-Rest StGB und den fahrlässigen Erfolgsdelikten. Entsprechendes gilt im Hinblick auf die generelle Rückfallrate für die Alkoholdelikte, während jedoch die erneute Begehung eines Trunkenheitsdeliktes (spezifischer Rückfall) bei Deutschen etwas häufiger vorkommt (5 % im Vergleich zu 3 %). Vergleichbares gilt für das Fahren ohne Fahrerlaubnis, wobei Deutsche sowohl eine etwas höhere generelle (38 % im Gegensatz zu 31 % bei den Nichtdeutschen) als auch spezifische Rückfallrate (15 % im Vergleich zu 11 % bei den Nichtdeutschen) aufweisen.

[1754] Siehe hierzu auch *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 51 f., S. 177.

[1755] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 51.

[1756] *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 654.

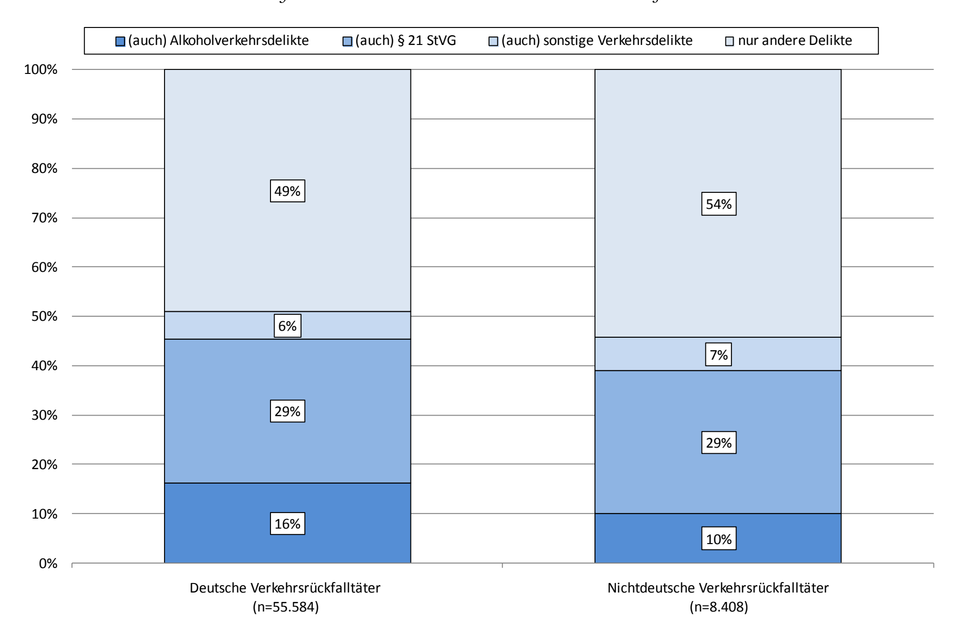
[1757] Vgl. hierzu *Kapitel 3, 3.3.*

[1758] *Sutterer,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung S. 173, 205.

4.3.2 Art des Rückfalldeliktes

Die eher marginalen Differenzen in der Rückfälligkeit deutscher und nichtdeutscher Verkehrsdelinquenten finden auch bei der konkreten Betrachtung der Deliktarten erneuter Straftaten ihre Fortsetzung *(Schaubild 8.18)*[1759].

Schaubild 8.18: Art des Rückfalldeliktes nach Nationalität bei der Straßenverkehrskriminalität



Allerdings begehen deutsche Verkehrsrückfalltäter mit einem Anteil von 16 % häufiger ein Verkehrsdelikt unter Alkoholeinfluss als nichtdeutsche Verkehrsrückfalltäter mit einem entsprechenden Anteil von 10 %. Bereits die Analyse der Struktur der Verkehrsdelinquenz konnte eine auffallend niedrige Beteiligung der Nichtdeutschen an Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nachweisen, so dass diese Divergenzen im Falle des Rückfalls konsequent erscheinen. Dafür werden rückfällige Verkehrstäter nichtdeutscher Staatsangehörigkeit zu 54 % ausschließlich mit Delikten der allgemeinen Kriminalität registriert, wohingegen der entsprechende Anteil bei den nichtdeutschen Verkehrsrückfalltätern „lediglich" bei 49 % liegt. Bei den übrigen Deliktformen des Rückfalls bestehen zwischen deutschen und nichtdeutschen Verkehrstätern hingegen nahezu keine Unterschiede.

[1759] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.18a im Anhang.*

5. Mehrfache Rückfälligkeit

Als ein weiteres Erfolgskriterium für die Beurteilung der spezialpräventiven Effizienz des Straßenverkehrsstrafrechts kann die Häufigkeit von Rückfällen in Form der Anzahl von Folgeentscheidungen herangezogen werden. Hierfür wird zunächst die Anzahl genereller Folgeentscheidungen näher analysiert *(5.1)*. Sodann erfolgt eine Untersuchung der Anzahl erneuter Entscheidungen für die verwendeten Rückfalltätergruppen bei den einzelnen Verkehrsdelikten *(5.2)*.

5.1 Genereller Rückfall

Die höhere Legalbewährung der Verkehrstäter im Vergleich zu sonstigen Straftätern dürfte nicht nur in einer geringeren Rückfallrate, sondern auch in der Anzahl von Folgeentscheidungen zum Ausdruck kommen (*Schaubild 8.19)*.[1760]

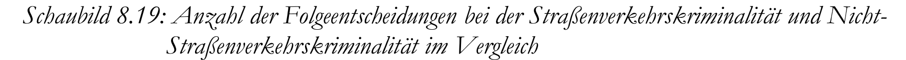
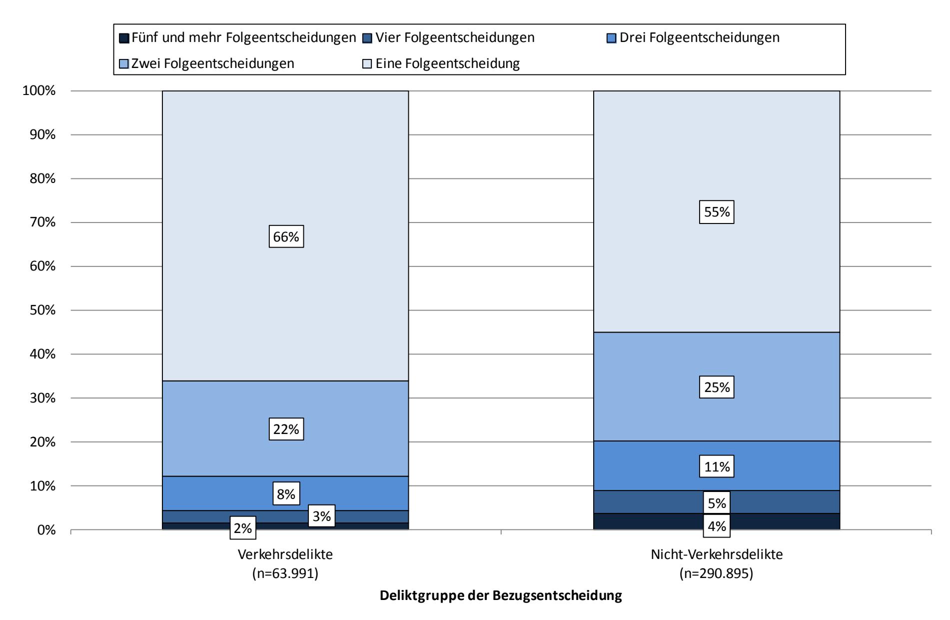


Schaubild 8.19: Anzahl der Folgeentscheidungen bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



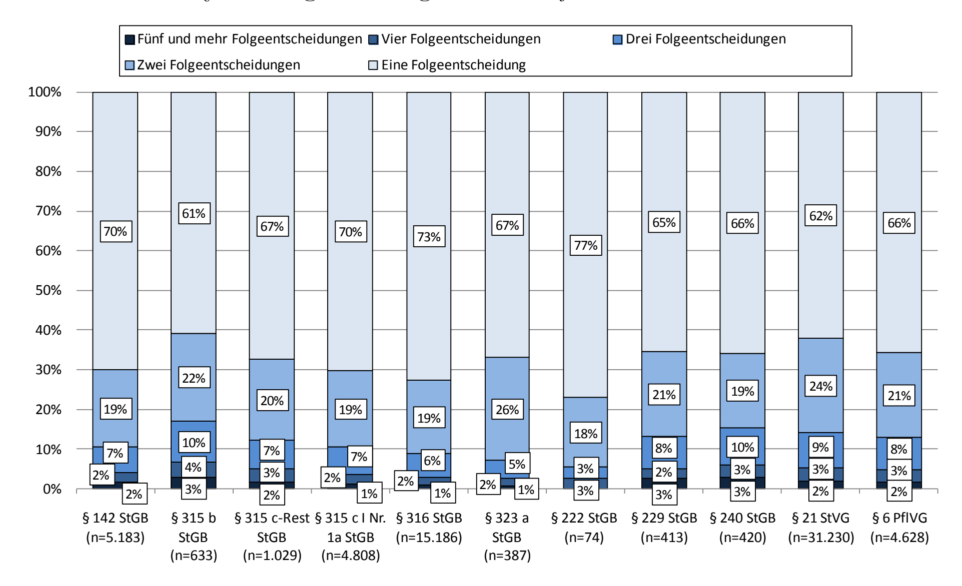
Hierbei zeigt sich, dass Verkehrstäter in der Tat auch zahlenmäßig weniger Folgeentscheidungen aufweisen als Täter der „klassischen" Kriminalität. 66 % der rückfälligen Verkehrstäter und 55 % der rückfälligen Nicht-Verkehrstäter werden während des dreijährigen Beobachtungszeitraums nur einmal rückfällig. Zudem sinken bei beiden Kriminalitätsformen die Anteile der Rückfalltäter mit steigender Rück-

[1760] Absolutzahlen siehe *Tabelle 8.19a im Anhang*. Zwei fehlerhafte Eintragungen sind nicht enthalten.

fallanzahl ab, wobei die entsprechenden Anteile bei den Verkehrstätern stets geringer sind. Während gerade einmal 2 % der erneut straffälligen Verkehrstäter (n=1.015) fünf oder mehr Rückfälle haben, sind es bei den sonstigen Tätern immerhin 4 % (n=10.856). Vier Folgeentscheidungen weisen 3 % (Verkehrstäter; n=1.791) bzw. 5 % (Nicht-Verkehrstäter; n=14.784) der Probanden, drei Eintragungen 8 % der Verkehrs- (n=5.033) und 11 % der sonstigen Täter (n=33.032) auf. Werden die Täter mehr als einmal erneut straffällig, entfällt sowohl bei der Verkehrskriminalität (22 %; n=13.770) als auch den sonstigen Straftaten (25 %; n=72.124) der Großteil auf genau zwei Folgeentscheidungen. Insgesamt ist zu konstatieren, dass eine Anzahl von mehr als zwei Folgeentscheidungen die Ausnahme darstellt (12 % der Verkehrstäter, 20 % der Nicht-Verkehrstäter).

Bemerkenswerterweise gelten diese Beobachtungen für sämtliche Formen der Verkehrsdelinquenz gleichermaßen *(Schaubild 8.20)*.[1761] Während beim Umfang und der Art des Rückfalls noch einige Diskrepanzen zwischen den einzelnen Verkehrsdelikten auszumachen waren, sind die prozentualen Unterschiede bei der Anzahl der Folgeentscheidungen eher marginal.

Schaubild 8.20: Anzahl der Folgeentscheidungen bei den Straßenverkehrsdelikten



Der Großteil der Rückfälligen sämtlicher Delikte wird nur einmal erneut registriert. Eine gewisse Ähnlichkeit der Verteilung der Anzahl von Folgeentscheidungen und der Verteilung der generellen Rückfallquote (vgl. Schaubild 8.2) ist indes

[1761] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.19a im Anhang*.

insoweit festzustellen, dass Taten nach § 315 b StGB und § 21 StVG die meisten Rückfälle nach sich ziehen. Nahezu identisch ist darüber hinaus die Verteilung der mehrfachen Rückfälligkeit bei den Delikten nach § 142 StGB und § 315 c I Nr. 1a StGB. Aber auch die Verteilung der Anzahl von Folgeentscheidungen nach Taten gemäß § 316 StGB ist wiederum sehr ähnlich. „Intensivtäter" mit vier oder mehr Folgeeintragungen sind äußerst selten und bewegen sich bei sämtlichen Verkehrsdelikten im Bereich zwischen 3 % und 7 %.

Auffällig ist wiederum die Gruppe der Trunkenheitstäter. Obwohl speziell diese Täterpopulation als höchst rückfallgefährdet beurteilt wird, ist bei ihnen eine mehrfache Rückfälligkeit im Vergleich zu den anderen Verkehrstätern besonders selten. Betrachtet man alle Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss gemeinsam (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB), ergibt sich ein Rückfalltäteranteil von beträchtlichen 72 %, der im dreijährigen Beobachtungszeitraum nur einmal erneut strafrechtlich registriert wird. Abgesehen von der sehr kleinen Tätergruppe des § 222 StGB stellt dies den höchsten Wert bei den Verkehrsdelikten dar. Zudem ist der Anteil von „Intensivtätern" (mehr als vier Rückfälle) bei den alkoholbedingten Verkehrsdelikten mit insgesamt 3 % ebenfalls am geringsten. Womöglich führt die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 ff. StGB bei den Trunkenheitsdelikten zu einem (längeren und sogar endgültigen) Ausschluss der Alkoholtäter von der eigenhändigen Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr, so dass zumindest die verkehrsspezifische Legalbewährung gefördert wird.

5.2 Anzahl der Folgeentscheidungen nach Art des Rückfalls

Von besonderem Interesse ist darüber hinaus, ob, und wenn ja in welchem Ausmaß, sich die jeweiligen Populationen der Rückfalltäter in den einzelnen Verkehrsdelikten in ihrem Rückfallverhalten unterscheiden. Diesbezüglich können die oben beschriebenen[1762] Zuordnungen und Kategorisierungen für den einschlägigen Rückfall als Vergleichsbasis dienen, da jeder Proband eindeutig einer Tätergruppe der Rückfälligen zugeordnet wird und damit Doppelzählungen von Personen mit mehreren verschiedenartigen Folgeentscheidungen verhindert werden. Überdies ist der Frage nachzugehen, ob sich Verkehrstäter der Bezugsentscheidung, die ausschließlich mit Verkehrsdelikten rückfällig werden[1763], von den übrigen Verkehrsrückfalltätern in der Anzahl ihrer Rückfälle unterscheiden.

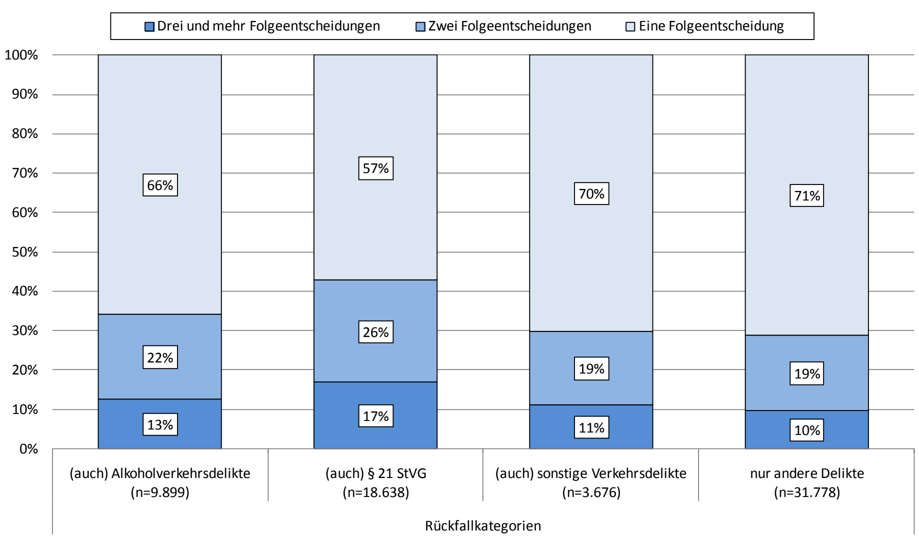
Schaubild 8.21 gibt zunächst einen Überblick über die Anzahl der Folgeentscheidungen bei der Verkehrskriminalität, wobei zwischen den verschiedenen Arten des Rückfalls differenziert wird.[1764] Dabei zeigt sich, dass rückfällige Verkehrsstraftäter unabhängig von der Art des Rückfalls größtenteils nur einen erneuten Eintrag im BZR während des dreijährigen Beobachtungszeitraumes aufweisen.

[1762] Siehe oben Punkt *2.2*

[1763] Vgl. oben Punkt *3.3*.

[1764] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.20a im Anhang*.

Schaubild 8.21: Anzahl der Folgeentscheidungen bei der Straßenverkehrskriminalität nach Art des Rückfalls

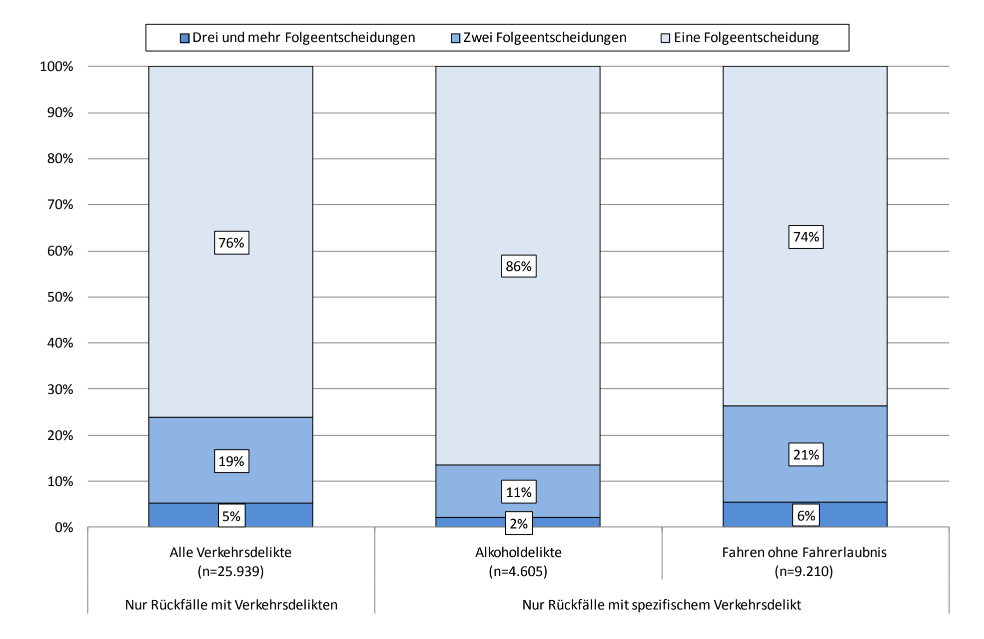


Positiv fallen die mit (auch) sonstigen Verkehrsdelikten Rückfälligen auf, die zu 70 % nur mit einem weiteren Rückfall registriert werden. Mit Alkoholverkehrsdelikten oder § 21 StVG auffällige Rückfalltäter werden hingegen etwas häufiger erneut straffällig. Knapp 35 % der Verkehrstäter mit (auch) Trunkenheitsdelikten als Rückfall haben zwei oder mehr Folgeentscheidungen. Von den Verkehrsstraftätern, die auch mit § 21 StVG rückfällig werden, weisen sogar 43 % mehr als eine weitere Entscheidung auf. Zudem ist bei dieser Rückfallgruppe der Anteil von Tätern mit drei oder mehr Folgeentscheidungen am höchsten (17 %). Es dürfte sich dabei vorwiegend um solche Täter des § 21 StVG handeln, die sich vorsätzlich über eine ausdrückliche richterliche Anordnung (Entziehung der Fahrerlaubnis oder Fahrverbot) hinwegsetzen. Speziell diese Rückfalltaten müssen als Anzeichen einer fehlenden Resozialisierung derartiger Verkehrstäter gewertet werden, die auch in der Anzahl der Rückfälle zum Ausdruck kommt.

Betrachtet man losgelöst von diesen Rückfallkategorien die Anzahl der Folgeentscheidungen von Verkehrstätern, die nur erneut mit Verkehrsdelikten bzw. mit dem gleichen Verkehrsdelikt straffällig geworden sind *(Schaubild 8.22)*[1765], zeigt sich auch hier, dass Alkoholtäter vergleichsweise positiv und Täter des § 21 StVG vergleichsweise negativ abschneiden.

[1765] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.21a im Anhang.*

Schaubild 8.22: Anzahl der Folgeentscheidungen bei nur (verkehrs-)spezifischen Rückfällen[1766]



Ausschließlich erneut mit Trunkenheitsdelikten rückfällige Alkoholtäter weisen zu 86 % eine, zu 11 % zwei und zu 2 % drei oder mehr Folgeentscheidungen wegen alkoholbedingter Verkehrsdelikte auf. Bezugstäter des § 21 StVG, die nur erneut mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis strafrechtlich registriert werden, werden zu 74 % einmal, zu 21 % zweimal und zu immerhin 6 % dreimal oder häufiger rückfällig. Insgesamt ist jedoch zu konstatieren, dass bloß erneut verkehrsstrafrechtlich in Erscheinung tretende Verkehrsdelinquenten zum ganz überwiegenden Teil nur einmal während des dreijährigen Risikozeitraums rückfällig werden.

6. Rückfallgeschwindigkeit

Ein weiteres Erfolgskriterium für die Spezialprävention lässt sich in einer zeitlichen Komponente des Rückfalls, d.h. in der Frage, mit welchem Abstand zum Zeitpunkt des Risikobeginns die erneute Straftat begangen wird, erblicken.[1767] Hierbei wird man eine unmittelbare Wirkung der Strafe auf das Legalverhalten am ehesten in dem der Sanktionierung unmittelbar folgenden Zeitraum erwarten

[1766] Die übrigen Verkehrsdelikte eignen sich nicht für diese Analyse, da Schaubild 8.6 gezeigt hat, dass der nur spezifische Rückfall bei ihnen die absolute Ausnahme darstellt.

[1767] So auch *Weigelt,* S. 178; *Harrendorf,* S. 205.

können.[1768] Mit zunehmender Dauer dürften hingegen die Folgen einer Strafe in Form eines Abschreckungs- oder Resozialisierungseffektes spürbar abnehmen. Vor allem bei lediglich „punktuell intervenierenden Sanktionen wie der Geldstrafe“ ist ein solcher Zusammenhang zu erwarten.[1769] Insofern dürfte es als Indiz besonders hoher Rückfallgefährdung zu werten sein, wenn ein Rückfall bereits frühzeitig nach Beginn des Rückfallzeitraums auftritt.[1770] Der Erfolg des Straßenverkehrsstrafrechts ist daher umso höher einzuschätzen, je größer der Zeitraum zwischen Urteil und erneuter Straffälligkeit ausfällt. Diesbezüglich konnten empirische Untersuchungen belegen, dass der größte Anteil erneuter Straftaten innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren erfolgt.[1771] Demzufolge stellt sich die Verteilung der Rückfalldauer regelmäßig dergestalt dar, dass die meisten Rückfälle frühzeitig nach dem Urteil auftreten und mit zunehmendem Beobachtungszeitraum die Zahl neuer Rückfälliger bzw. der Rückfallanteil abnimmt[1772], wenngleich für den Bereich der alkoholbedingten Verkehrskriminalität einige Studien Indizien liefern, dass auch mehrere Jahre nach Risikoeintritt das Rückfallrisiko vergleichsweise hoch bleibt.[1773]

Im Folgenden wird wie bei der Analyse der Anzahl der Folgeentscheidungen zunächst die Rückfallgeschwindigkeit beim generellen Rückfall untersucht *(6.1)*. Sodann erfolgt wiederum ein differenzierte Betrachtung für die einzelnen Rückfallkategorien und derjenigen Verkehrstätern, die ausschließlich mit Verkehrsdelikten rückfällig werden *(6.2)*.

6.1 Genereller Rückfall

Schaubild 8.23 dokumentiert die Dauer bis zum ersten Rückfall losgelöst von der konkreten Art der Rückfalltat (genereller Rückfall) für die Verkehrskriminalität und sonstigen Kriminalität im Vergleich.[1774] Die Dauer berechnet sich als Differenz zwischen dem Tatdatum der ersten Rückfalltat und dem Datum der Bezugsentscheidung, das den Beginn des Rückfallrisikos festlegt.[1775] Aus Gründen der Übersicht wird die Geschwindigkeit bis zum ersten Rückfall anteilig nach einer Dauer von jeweils sechs Monaten kategorisiert.

[1768] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 40; *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, S. 67.

[1769] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, S. 67.

[1770] *Harrendorf,* S. 205.

[1771] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 40.

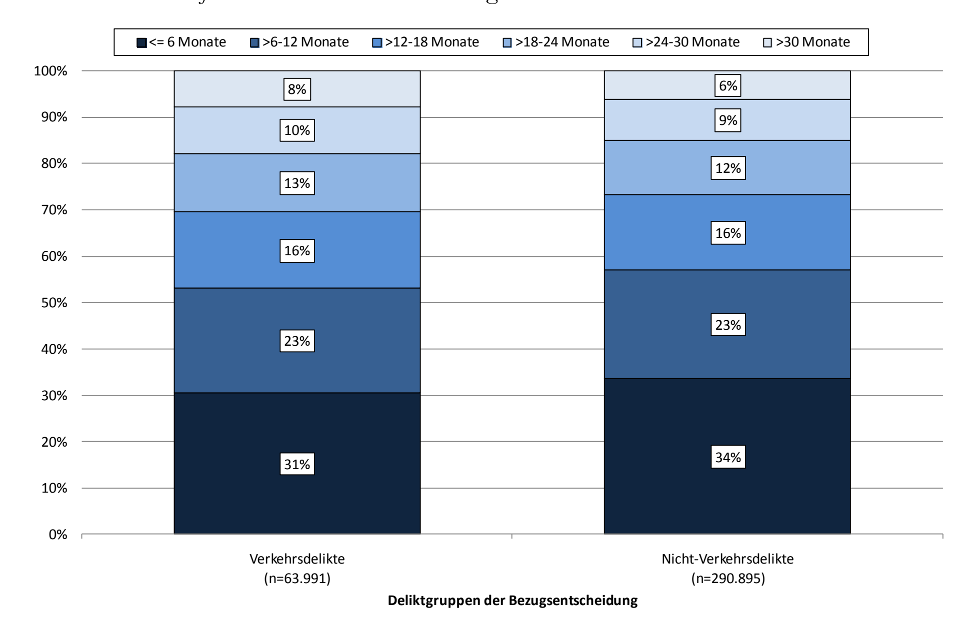
[1772] Siehe z.B. *Harrendorf,* S. 207; *Weigelt,* S. 180; *Köhler,* S. 250.

[1773] Vgl. z.B. *Kroj/Hellemann,* ZVS 1971, 92, 97 f., 103: 50 % der Alkoholdelinquenten werden innerhalb von drei Jahren rückfällig; *Kunkel,* BA 1977, 129 ff.: Mehr als 50 % der rückfälligen Trunkenheitstäter werden erst nach mehr als drei Jahren nach dem Bezugsdelikt rückfällig.

[1774] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.22a im Anhang.* Zwei fehlerhafte Eintragungen zum Rückfall sind nicht enthalten.

[1775] So auch *Harrendorf,* S. 206; *Weigelt,* S. 179; *Köhler,* S. 250.

Schaubild 8.23: Rückfallgeschwindigkeit bei der Straßenverkehrskriminalität und Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

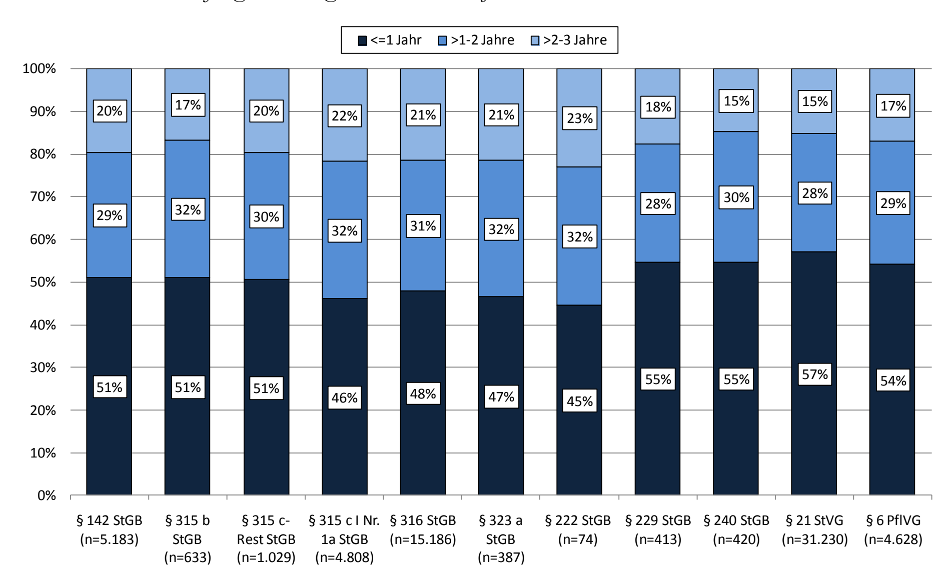


Es bestätigt sich die soeben dargelegte kriminologische Erfahrung, dass sich der größte Anteil der Rückfälle innerhalb eines kurzen Zeitraums nach Eintritt des Risikozeitraums ereignet. Hierbei bestehen bezüglich der Verteilung der jeweiligen Zeiträume kaum Unterschiede zwischen der Verkehrskriminalität und der sonstigen Kriminalität. Es ist lediglich eine leichte Tendenz in Richtung einer höheren Rückfallgeschwindigkeit der Nicht-Verkehrstäter zu konstatieren.

Die jeweiligen Anteile nehmen bei beiden Kriminalitätsformen mit zunehmender Dauer des Beobachtungszeitraums kontinuierlich ab. Knapp ein Drittel der Verkehrsrückfalltäter und etwas mehr als ein Drittel der sonstigen Rückfalltäter werden bereits innerhalb eines halben Jahres erneut strafrechtlich registriert. Weitere 23 % der jeweiligen Rückfälle ereignen sich bis einschließlich 12 Monate nach Risikoeintritt. In den ersten sechs Monaten des zweiten Jahres werden jeweils 16 % der Probanden rückfällig. Insgesamt erfolgen somit sowohl bei den Verkehrs- als auch den Nicht-Verkehrsdelikten über die Hälfte der Rückfälle im ersten Jahr des Beobachtungseitraums. Weitere knapp 30 % werden im zweiten Jahr registriert. Nur 18 % der rückfälligen Verkehrstäter bzw. 15 % der sonstigen Rückfalltäter werden erst im letzten Drittel des Risikozeitraumes rückfällig.

Ebenfalls sehr ähnlich stellt sich die Verteilung der Rückfallgeschwindigkeiten bei den einzelnen Verkehrsdelikten dar *(Schaubild 8.24).*[1776] Für eine bessere Übersicht wird hier die Dauer bis zum ersten Rückfall nach Jahren kategorisiert.

Schaubild 8.24: Rückfallgeschwindigkeit bei den Straßenverkehrsdelikten



Bei allen Deliktformen nimmt mit zunehmender Dauer des Beobachtungszeitraums der Anteil der Rückfälle ab. Es sind wiederum die Delikte nach § 315 b StGB, § 240 StGB, § 21 StVG und § 6 PflVG, die noch am ehesten negativ auffallen. Denn diese Täter werden am häufigsten bereits im ersten Jahr und am wenigsten erst im dritten Jahr nach Risikoeintritt rückfällig.

Mit Ausnahme der sehr kleinen Tätergruppe des § 222 StVG weisen die Trunkenheitstäter durchschnittlich die geringste Rückfallgeschwindigkeit auf, wenngleich die Unterschiede in der Dauer bis zum ersten Rückfall doch eher geringfügig sind. Mit einem Anteil von insgesamt 47 % erfolgt bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss der Rückfall im ersten Jahr des Rückfallzeitraums, während es bei den übrigen Verkehrsdelikten (Ausnahme: § 222 StGB) stets über die Hälfte der Rückfälle sind. Zudem werden über ein Fünftel (21 %) der rückfälligen Trunkenheitstäter erst im dritten Jahr strafrechtlich auffällig. Einfluss könnte hierbei die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis ausüben, die sich womöglich rückfallmindernd auf die Anfangszeit nach Risikoeintritt auswirkt.[1777]

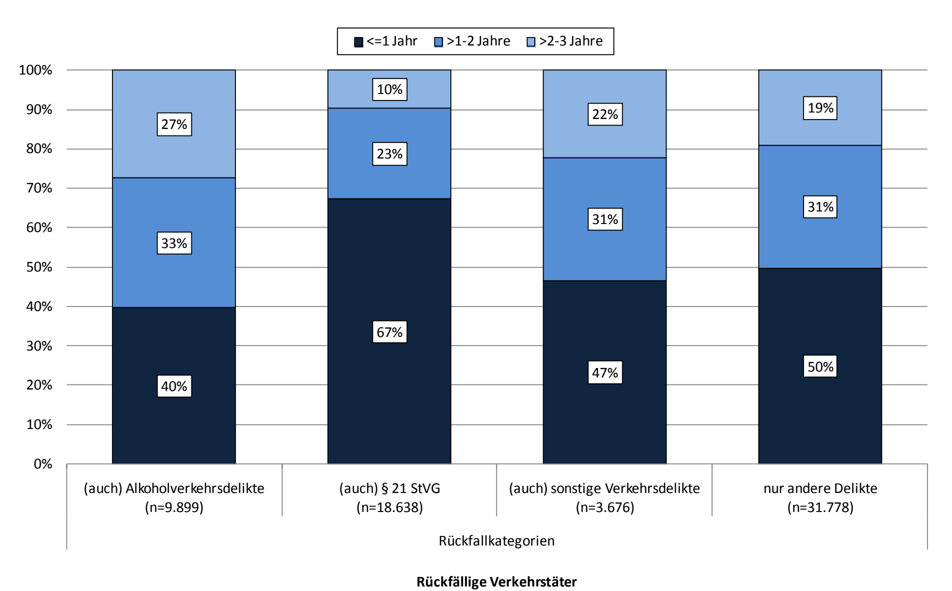
[1776] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.22a im Anhang.*

[1777] So auch *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 162; *Kiwull,* S. 104 ff., S. 109.

6.2 Rückfallgeschwindigkeit nach Art des Rückfalls

Es fragt sich weitergehend, ob die Rückfallgeschwindigkeit auch von der Art des Rückfalls abhängt. Wie bei der Analyse der mehrfachen Rückfälligkeit werden daher im Folgenden die verschiedenen Rückfallkategorien einer näheren Betrachtung unterzogen *(Schaubild 8.25)*[1778]. Hierdurch soll untersucht werden, ob Unterschiede zwischen Verkehrstätern, die (auch) erneut ein Verkehrsdelikt begehen, und Verkehrstätern, die ausschließlich mit einem Delikt der „klassischen“ Kriminalität rückfällig werden, bestehen.

Schaubild 8.25: Rückfallgeschwindigkeit bei der Straßenverkehrskriminalität nach Art des Rückfalldeliktes



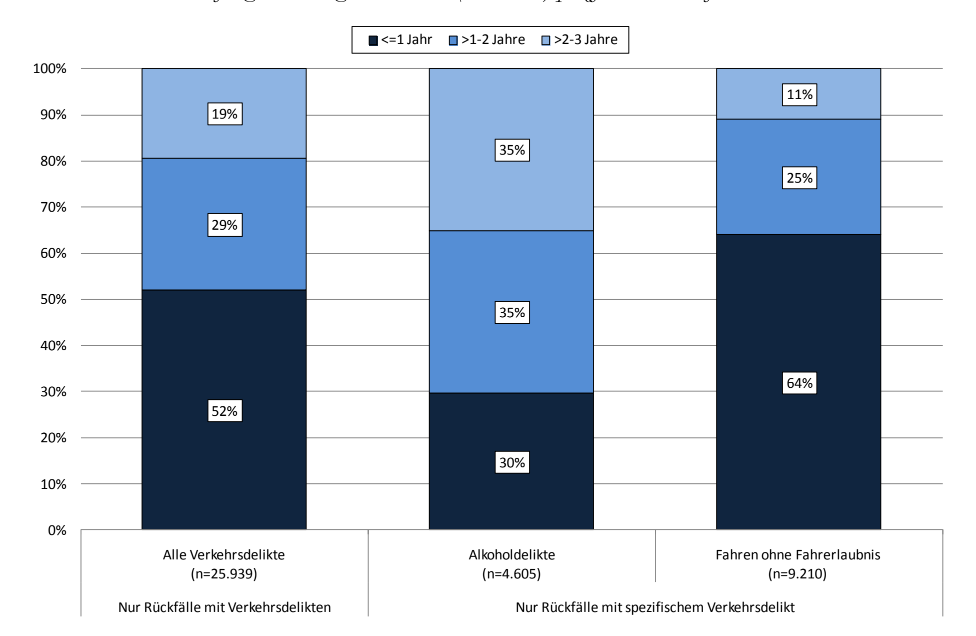
Mit Abstand am schnellsten rückfällig werden diejenigen Verkehrsdelinquenten der Bezugsentscheidung, die (auch) Rückfälle mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG aufweisen. Bemerkenswerte 67 % dieser Täter werden bereits im ersten Jahr nach Risikoeintritt rückfällig. Hierbei scheint eine besondere Rückfallneigung zum Ausdruck zu kommen, die sich in einer nur geringen Dauer des rückfallfreien Intervalls niederschlägt. Nur 10 % dieser Rückfallgruppe werden erst im dritten Jahr des Beobachtungszeitraums erneut straffällig.

In den übrigen Rückfallkategorien sind hingegen im Vergleich untereinander nur geringe Differenzen in den Rückfallgeschwindigkeiten festzustellen. Diejenigen Verkehrstäter, die (auch) mit alkoholbedingten Verkehrsdelikten rückfällig

[1778] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.23a im Anhang*.

werden, weisen die geringste Rückfallgeschwindigkeit auf, weil 27 % ihrer Rückfälle erst im dritten Jahr nach Beginn des Risikozeitraums erfolgen.

Schaubild 8.26: Rückfallgeschwindigkeit bei nur (verkehrs-)spezifischen Rückfällen



Wenn man sich schließlich die Rückfallgeschwindigkeit der bloß mit Straßenverkehrsdelikten rückfällig werdenden Verkehrsdelinquenten der Bezugsentscheidung betrachtet *(Schaubild 8.26)*[1779], fällt sofort die geringe Rückfallgeschwindigkeit der „reinen" Alkoholtäter[1780] ins Auge. Gerade einmal 30 % der erneuten Trunkenheitsdelikte werden im ersten Jahr nach Risikoeintritt registriert, während im zweiten und dritten Jahr jeweils 35 % der Wiederholungstaten erfolgen. Ein wesentlicher Grund hierfür dürfte sein, dass sich die regelmäßig verhängte Sperrfrist rückfallmindernd auswirkt. Eine weitere Ursache könnte in einer geringen kriminellen Einstellung dieser Tätergruppe fußen. Weil diese Alkoholtäter eben ausschließlich mit Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr rückfällig werden, könnten diese Taten nämlich vielmehr Resultat problematischer Trinkgewohnheiten oder sogar von Suchttendenzen sein. Die übrigen „reinen" Verkehrstäter werden überwiegend bereits innerhalb des ersten Jahres nach Risikoeintritt rückfällig.

[1779] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.24a im Anhang*. Die übrigen Verkehrsdelikte eignen sich nicht für diese Analyse, da Schaubild 8.6 gezeigt hat, dass der nur spezifische Rückfall bei ihnen die absolute Ausnahme darstellt.

[1780] Allerdings sind etwaige Voreintragungen noch von dieser Analyse ausgenommen, vgl. unten Punkt *8.4.1*.

7. Sanktionierung und Rückfall

In einem nächsten Schritt wird der Zusammenhang zwischen der Sanktionierung und der Rückfälligkeit der Verkehrstäter analysiert. Wenngleich unmittelbare Aussagen zur Sanktionseffizienz im Sinne einer Kausalbeziehung auf Grundlage der verwendeten Daten nicht möglich ist[1781], so erlaubt doch eine Darstellung der unterschiedlichen Rückfallraten nach verschiedenen Sanktionen gewisse Schlussfolgerungen.[1782] So lässt bereits die Stufenordnung der strafrechtlichen Sanktionen einige Rückschlüsse auf die Sanktionseffizienz zu, weil schwerere Sanktionen[1783] eher Tätern mit einer ungünstigen Legalprognose vorbehalten sind.[1784] Dies gilt für den Bereich der Verkehrsdelinquenz umso mehr, da die gesetzlichen Strafandrohungen sämtlicher Verkehrsdelikte am unteren Schweregrad angesiedelt sind. In diesem Zusammenhang hat die Untersuchung der Sanktionierung in *Kapitel 7* bereits ergeben, dass der ganz überwiegende Teil der gegenüber Verkehrstätern verhängten Sanktionen auf ambulante Reaktionsformen entfallen. Aus spezialpräventiven Erwägungen erscheinen schwerere Sanktionen insbesondere dann angezeigt, wenn leichtere Sanktionen in der Vergangenheit bereits erfolglos geblieben sind. Bei einer schwereren Sanktionierung der Verkehrstäter ist mithin auch eine höhere Rückfallquote zu erwarten als bei leichteren Sanktionen.[1785]

Am Anfang dieses Abschnitts wird die Sanktionsart der Folgeentscheidungen einer näheren Betrachtung unterzogen. Sodann werden vergleichende Betrachtungen zur Rückfälligkeit bei der Verkehrsdelinquenz und der sonstigen Kriminalität nach jugendstrafrechtlichen Reaktionen und nach erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen sowie ein grober Überblick über die Rückfälligkeit der Verkehrstäter nach straßenverkehrsspezifischen Sanktionsformen gegeben. Im Anschluss erfolgt sodann eine eingehende Analyse der Legalbewährung nach den jeweiligen strafrechtlichen Sanktionen für die einzelnen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz. Hierbei wird für jedes Verkehrsdelikt gesondert die Rückfälligkeit nach den Hauptsanktionen sowie straßenverkehrsspezifischen Sanktionen dargestellt.

7.1 Sanktionsart der Folgeentscheidungen

7.1.1 Überblick

Zu Beginn erfolgt ein Überblick über die Sanktionsart der Folgeentscheidungen, die Täter des Bezugsjahres 2004 erhalten haben. Die Art der Folgensanktion ist dabei ein Indikator für die Schwere der Rückfalltat.[1786] *Schaubild 8.27* zeigt hierfür

[1781] Siehe hierzu *Kapitel 5, 1.1.*
[1782] So auch *Harrendorf,* S. 218.
[1783] Zur Rangskalierung vgl. *Kapitel 7, 1*; zu den strafrechtlichen Sanktionen vgl. *Kapitel 4.*
[1784] *Harrendorf,* S. 218.
[1785] *Harrendorf,* S. 218; *BMI/BMJ (Hrsg.),* PSB II, S. 450; PSB II, S. 648 ff.; *Heinz,* , ZJJ 2004, 35, 41; *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 53 ff.
[1786] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 43.

die Größenordnung und Art der strafrechtlichen Reaktionen, die den Bezugsentscheidungen nachfolgen, für die Verkehrskriminalität und die „klassische“ Kriminalität im Vergleich.[1787] Dabei ist zu beachten, dass nur die jeweils schwerste Sanktion erfasst wird.[1788]

Schaubild 8.27: Sanktionsart der Folgeentscheidung bei der Straßenverkehrskriminalität und der Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich (Hauptsanktionen)

Obschon deutliche Divergenzen bei der Verkehrskriminalität und der sonstigen Kriminalität sowohl in der Sanktionierung der Bezugsentscheidung als auch der Rückfallrate bestehen, sind doch bei Eintritt von Rückfälligkeit nur noch geringe Unterschiede im Hinblick auf die Verteilung der Sanktionsformen in den Folgeentscheidungen festzustellen. Bei beiden Kriminalitätsbereichen betrifft der größte Teil der Folgeentscheidungen nicht freiheitsentziehende Reaktionen. Am bedeutendsten ist hierbei die Geldstrafe, die bei Rückfälligkeit zu einem Anteil von 49 % (Verkehrskriminalität) bzw. 42 % (sonstige Kriminalität) die schwerste Sanktionsform der Folgeentscheidung darstellt.[1789] Die deutlichsten Unterschiede zwischen der Verkehrsdelinquenz und der „klassischen“ Kriminalität bestehen bezüglich der

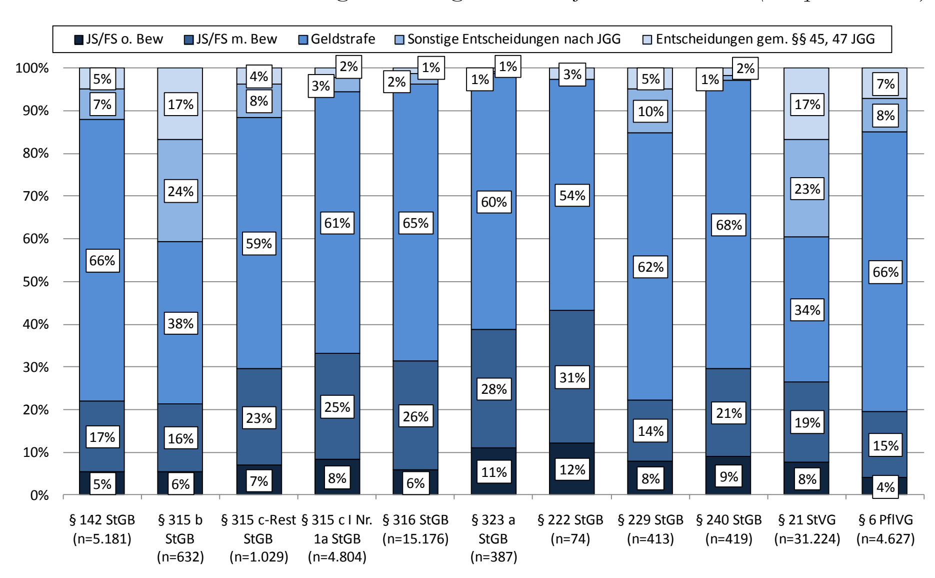
[1787] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.25a im Anhang*. Es sind insgesamt 259 Folgeentscheidungen, die jeweils isolierte Maßregeln betreffen, von der Betrachtung ausgeschlossen.

[1788] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 35.

[1789] Es ergeben sich Anteile von 16 % (Nicht-Verkehr) bzw. 12 % (Verkehr), wenn man alle Arten der Folgeentscheidungen (also auch keine Folgeentscheidung) berücksichtigt.

kleinen Täterpopulation, die als Folgeentscheidung unbedingte freiheitsentziehende Maßnahmen verbüßen muss. Während gegenüber 7 % der Rückfalltäter mit einem Verkehrsdelikt als Bezugstat eine nicht zur Bewährung ausgesetzte Jugend- oder Freiheitsstrafe verhängt wird, beträgt dieser Anteil bei den Rückfalltätern mit einem Nicht-Verkehrsdelikt als Bezugstat 12 %.[1790] Insgesamt sind die Rückfälle indes überwiegend nicht von so großem Gewicht, dass der Strafjustiz eine unbedingte Freiheitsentziehung erforderlich erscheint.[1791] Gleichwohl wird deutlich, dass die Anteile der stationären Strafen im Verhältnis zu denen in der Bezugsentscheidung deutlich angewachsen sind. Darüber hinaus sind die übrigen Anteile von Sanktionen in den Folgeentscheidungen bei den erneut straffälligen Verkehrstätern und Nicht-Verkehrstätern fast identisch. Bestanden also in der Sanktionierung von Verkehrskriminalität und sonstiger Kriminalität in der Bezugsentscheidung noch deutliche Differenzen, sind diese in den Folgeentscheidungen bei Weitem nicht mehr so stark ausgeprägt.

Schaubild 8.28: Sanktionsart der Folgeentscheidung bei den Straßenverkehrsdelikten (Hauptsanktionen)



Wenn man darüber hinaus die Sanktionsarten in den Folgeentscheidungen bei den einzelnen Verkehrsdelikten betrachtet *(Schaubild 8.28)*[1792], fällt auf, dass bei sämtli-

[1790] Es ergeben sich Anteile von 5 % (Nicht-Verkehr) bzw. 2 % (Verkehr), wenn man alle Arten der Folgeentscheidungen (also auch keine Folgeentscheidung) berücksichtigt.

[1791] So *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 35; *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 43.

[1792] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.25a im Anhang.*

chen Deliktformen der Großteil der Folgeentscheidungen auf eine Geldstrafe entfällt. Die entsprechenden Anteile schwanken jedoch nicht unerheblich zwischen den einzelnen Verkehrsstraftaten. Bei der Nötigung beträgt der Anteil 68 %, bei § 142 StGB und § 6 PflVG 66 % sowie bei den Alkoholdelikten insgesamt 64 %. Folgeentscheidungen beim gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB) und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) werden hingegen nur zu 38 % bzw. 34 % mit einer Geldstrafe sanktioniert. Gleichwohl sind auch bei diesen Verkehrsdelikten ambulante Maßnahmen in der Folgeentscheidung der Regelfall. Anstatt mit der Geldstrafe werden jedoch 41 % (§ 315 b StGB) bzw. 40 % (§ 21 StVG) der Rückfalltäter mit Entscheidungen nach dem JGG ohne Jugendstrafe belangt. Der wesentliche Grund hierfür liegt in der Altersverteilung, die sich bei beiden Delikten jeweils durch einen hohen Anteil jugendlicher Delinquenten auszeichnet.[1793] Infolgedessen wird ein gewisser Teil dieser Täter bereits in einem Alter rückfällig, bei dem die Sanktionierung nach den JGG noch zwingend oder nach Maßgabe des § 105 JGG möglich ist. Bei den übrigen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz sind hingegen jugendstrafrechtliche Folgeentscheidungen eher die Ausnahme, was maßgeblich mit der Erlangung der Fahrerlaubnis primär ab 18 Jahren, infolgedessen der legale Zugang zum motorisierten Straßenverkehr erst ermöglicht wird, zusammenhängt.

Der unbedingte Freiheitsentzug hat die höchste anteilige Bedeutung mit 12 % bei erneut straffälligen Tätern, die in der Bezugsentscheidung mit einer fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr registriert worden sind. Hierbei dürfte sich vor allem die objektive Schwere der Vortat (§ 222 StGB) strafschärfend auf die Sanktionierung der Folgeentscheidung auswirken (vgl. § 46 II, Alt. 5 StGB). Allerdings ist die Tätergruppe quantitativ kaum bedeutsam (n=74), so dass das Ergebnis mit Vorsicht zu interpretieren ist.

Freiheitsentziehende Reaktionen sind hingegen vergleichsweise selten in den Folgeentscheidungen nach Verkehrsdelikten gemäß § 142 StGB (22 %), § 315 b StGB (22 %), § 229 StGB (22 %) und § 6 PflVG (19 %). Erneut strafauffällige Trunkenheitstäter der Bezugsentscheidung werden insgesamt zu 32 % in der Folgeentscheidung mit einem unbedingten oder bedingten Freiheitsentzug bestraft. Bei Bezugstätern des § 21 StVG, die wiederholt strafrechtlich registriert werden, beträgt dieser Anteil in den Folgeentscheidungen 27 %. Bei allen Verkehrsdelikten ist dabei jedoch der unbedingte Freiheitsentzug die Ausnahme.

Schaubilder 8.29 erweitert die bisherige Betrachtung auf die verkehrsspezifische Sanktionierung in den Folgeentscheidungen.[1794] Bezugsentscheidungen wegen Straftaten im Straßenverkehr weisen neben der Bestrafung mit einer Hauptsanktion zu 58 % eine verkehrsspezifische Sanktion auf.[1795] Aber auch die erneute An-

[1793] Siehe *Kapitel 6, 2.1.2* und *2.1.4*.
[1794] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabellen 8.26a im Anhang*.
[1795] Vgl. *Kapitel 7, 4.1*.

ordnung einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder eines Fahrverbotes im Risikozeitraum ist zumindest nicht ganz selten.

Schaubild 8.29: Verkehrsspezifische Sanktionsart der Folgeentscheidung

Delikte der Bezugsentscheidung	auch Entziehung der Fahrerlaubnis	auch Fahrverbot	nur andere Sanktionen
§ 142 StGB (n=5.183)	31%	5%	64%
§ 315 b StGB (n=633)	16%	5%	79%
§ 315 c-Rest StGB (n=1.029)	28%	5%	67%
§ 315 c I Nr. 1a StGB (n=4.808)	32%	3%	65%
§ 316 StGB (n=15.186)	34%	3%	64%
§ 323 a StGB (n=387)	35%	1%	63%
§ 222 StGB (n=74)	26%	5%	69%
§ 229 StGB (n=413)	27%	8%	65%
§ 240 StGB (n=420)	24%	9%	67%
§ 21 StVG (n=31.231)	21%	6%	73%
§ 6 PflVG (n=4.628)	16%	6%	79%
Alle Verkehrsdelikte (n=63.992)	26%	5%	70%
Nicht-Verkehrsdelikte (n=290.896)	9%	2%	90%

Am häufigsten erfolgt die (erneute) Fahrerlaubnisentziehung bei Rückfällen nach Trunkenheitsdelikten (insgesamt 33 %). Ebenfalls erhöhte Relevanz hat die Entziehung mit anteilig 31 % nach Straftaten gemäß § 142 StGB. Die Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion ist dagegen bei Folgeentscheidungen nach Bezugstaten der „klassischen" Kriminalität sehr selten. Hier werden die Folgeentscheidungen zu 90 % mit einer alleinigen Hauptstrafe sanktioniert. Werden Verkehrstäter während des dreijährigen Beobachtungszeitraumes rückfällig, erfolgt die Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion mit anteilig 30 % indes deutlich seltener als in der Bezugsentscheidung, was freilich unmittelbar mit dem nicht unerheblichen Anteil nicht-verkehrsspezifischer Rückfalltaten zusammenhängt. Sowohl in der Bezugsentscheidung mit einem Anteil von 49 % als auch in den Folgeentscheidungen mit einem Anteil von 26 % bei Eintritt des strafrechtlichen Rückfalls stellt die Entziehung der Fahrerlaubnis die primäre verkehrsausschließende Sanktionsform dar.

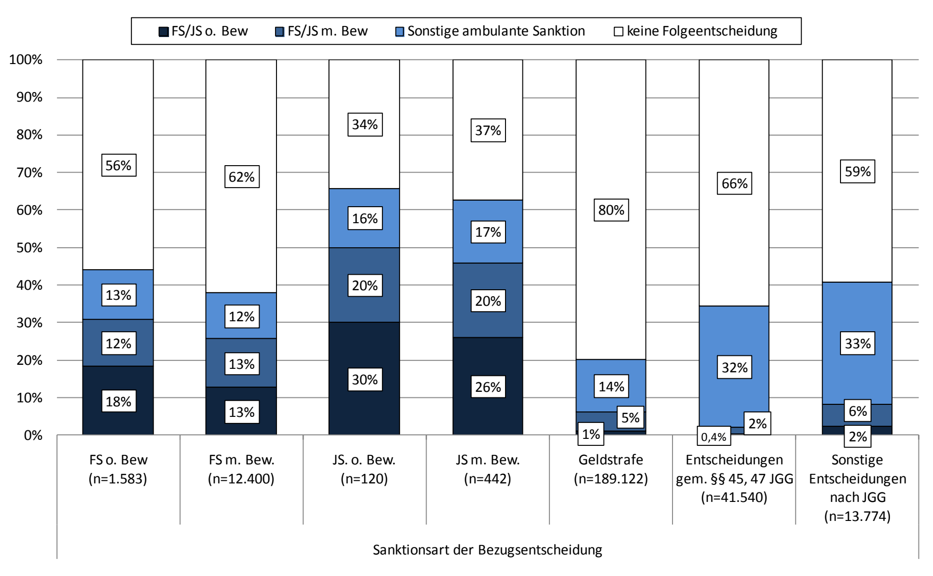
7.1.2 Art der Folgeentscheidung nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung

Als nächstes wird die Art der Folgeentscheidung in Abhängigkeit von der Sanktionsart der Bezugsentscheidung betrachtet. Hierfür wird wiederum zwischen Hauptsanktionen und straßenverkehrsspezifischen Sanktionsformen differenziert.

7.1.2.1 Hauptsanktionen der Bezugsentscheidung

In *Schaubildern 8.30* und *8.31*[1796] werden die (Haupt-)Sanktionen der Bezugsentscheidung in sieben Gruppen nach allgemeinem Strafrecht (Freiheitsstrafe mit und ohne Bewährung sowie Geldstrafe) und nach Jugendstrafrecht (Jugendstrafe mit und ohne Bewährung, Entscheidungen gemäß §§ 45, 47 JGG sowie sonstige Entscheidungen nach JGG) dargestellt.[1797] Ferner werden der Übersicht halber die Sanktionsart der Folgeentscheidung in drei Großgruppen (Freiheits- und Jugendstrafe ohne Bewährung; Freiheits- und Jugendstrafe mit Bewährung; sonstige ambulante Sanktion) zusammengefasst. Die „sonstigen ambulanten" Folgeentscheidung umfassen alle Reaktionen, die nicht eine Jugendstrafe oder Freiheitsstrafe betreffen, mithin vor allem Geldstrafen.

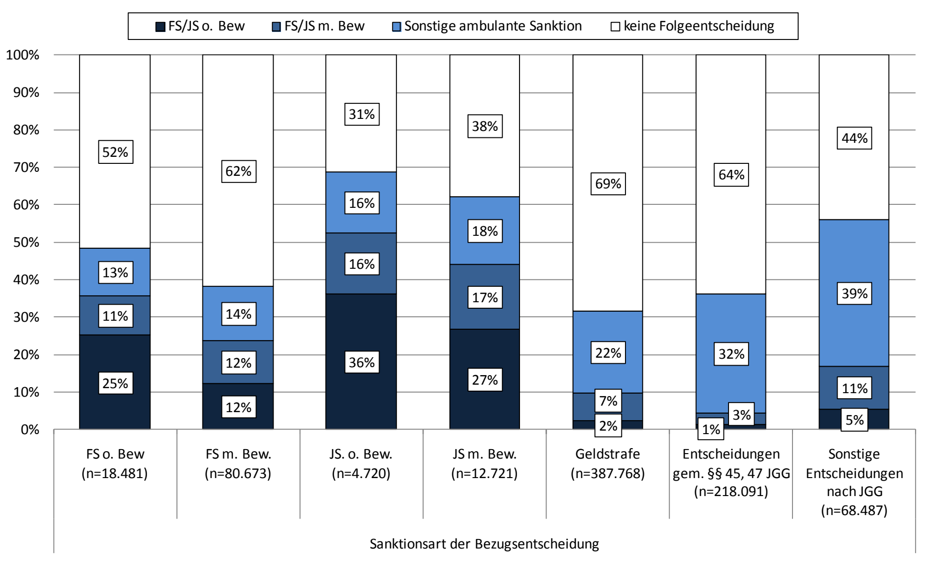
Schaubild 8.30: Art der Folgeentscheidung nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung bei der Straßenverkehrskriminalität (Hauptsanktionen)



[1796] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.27a* und *8.28a im Anhang*.

[1797] Eine ähnliche Einteilung findet sich bei *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 39, S. 53, S. 104 ff., wo allerdings die Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG nicht gesondert aufgeführt werden.

Schaubild 8.31: Art der Folgeentscheidung nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung bei der Nicht-Straßenverkehrskriminalität (Hauptsanktionen)



Hierbei zeigt sich, dass zwischen Verkehrsdelikten und sonstigen Delikten nur bei der Geldstrafe und den sonstigen Entscheidungen nach JGG als Sanktionen der Bezugsentscheidung deutliche Unterschiede in der Rückfälligkeit bestehen. Verkehrstäter, die in der Bezugsentscheidung mit einer Geldstrafe sanktioniert worden sind, weisen zu 80 % keine Folgeentscheidung auf, wohingegen die Legalbewährung der Nicht-Verkehrstäter lediglich 69 % beträgt. Bilden sonstige Entscheidungen nach dem JGG die Reaktionsform der Bezugsentscheidung, werden 59 % der Verkehrstäter, jedoch nur 44 % der sonstigen Täter nicht erneut straffällig. Bei den übrigen Sanktionen der Bezugsentscheidung sind hingegen für beide Kriminalitätsformen sowohl die generellen Rückfallraten als auch die Verteilung der Sanktionsformen in den Folgeentscheidungen sehr ähnlich.

Die höchste Rückfallrate ist nach Jugendstrafen ohne Bewährung mit 66 % (Verkehrskriminalität) bzw. knapp 69 % (Nicht-Verkehrskriminalität) zu verzeichnen. Aber auch die Jugendstrafe mit Bewährung zieht in 63 % (Verkehrskriminalität) bzw. 62 % (Nicht-Verkehrskriminalität) der Fälle erneute Straftaten nach sich. Ebenfalls auffallend hoch sind die Rückfälle nach sonstigen Entscheidungen nach JGG, wobei insbesondere die Nicht-Verkehrstäter mit einer Rückfallrate von knapp 56 % negativ auffallen. Die Rückfallrate ist hier sogar höher als nach Freiheitsstrafen mit (38 %) und ohne Bewährung (knapp 49 %). Die Hauptursache hierfür ist, dass das Zuchtmittel des Jugendarrestes von dieser Sanktionskategorie mit umfasst ist, für welches die kriminologische Forschung sehr hohe Rückfall-

quoten belegen konnte[1798]. Die Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG besitzen bei den Bezugsentscheidungen nach Jugendstrafrecht die niedrigsten Rückfallraten (34 % bei der Verkehrskriminalität, 36 % bei der „klassischen" Kriminalität), so dass sich die informelle Sanktionierung weitgehend bewährt haben dürfte. Die höchste Legalbewährung weisen die mit einer Geldstrafe sanktionierten Verkehrstäter (80 %) und Nicht-Verkehrstäter (69 %) auf. Zudem fällt bei der Betrachtung der Bezugsentscheidungen nach allgemeinem Strafrecht auf, dass zwar ebenfalls nach stationären Sanktionen die höchsten Rückfallquoten bestehen, diese allerdings deutlich geringer ausfallen als nach Jugendstrafen mit und ohne Bewährung. Mehr als die Hälfte der zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilten Straftäter treten nicht erneut straffällig in Erscheinung. Bei den Tätern, deren Freiheitsstrafe zur Bewährung ausgesetzt wurde, beträgt die Bewährungsquote sogar 62 %. Die höheren Rückfallraten bei Jugendstrafen im Vergleich zu Freiheitsstrafen entsprechen der generell höheren Rückfälligkeit junger Jahrgänge.[1799] Hinzu kommt, dass Freiheitsstrafen in erster Linie nach den gesetzlichen Strafrahmen und darin einzuordnenden Schuldgesichtspunkten zu verhängen sind, während sich die Bemessung der Jugendstrafe (vor allem) an der Person des Täters in Form „schädlicher Neigungen" (§ 17 I JGG), die mit einem hohen Rückfallrisiko einhergehen, zu orientieren hat.[1800] Des Weiteren wird die Jugendstrafe nur in extrem ungünstigen Fällen verhängt, weil das Sanktionsspektrum des JGG deutlich flexibler und einzelfallorientierter ausgestaltet ist als im allgemeinen Strafrecht.[1801]

Die Analyse der Sanktionsart der Folgeentscheidung macht deutlich, dass erwartungsgemäß die schwereren Bezugssanktionen größere Anteile an stationären Folgeentscheidungen aufweisen. Gleichzeitig zeigt sich jedoch auch, dass die zu einer stationären Sanktion Verurteilten zum Großteil nicht wieder in den Strafvollzug zurückkehren. 18 % der Verkehrstäter, die als Bezugssanktion eine unbedingte Freiheitsstrafe, bzw. 30 % der Verkehrstäter, die als Bezugssanktion eine unbedingte Jugendstrafe erhalten haben, werden erneut mit einer unbedingten Freiheits- oder Jugendstrafe belegt. Bei den Nicht-Verkehrstätern liegen die entsprechenden Anteile bei 25 % (Freiheitsstrafe ohne Bewährung) bzw. 36 % (Jugendstrafe ohne Bewährung). Bei ambulanten Sanktionen der Bezugsentscheidung sind die Anteile von freiheitsentziehenden Maßnahmen in den Folgeentscheidungen erheblich geringer. Insgesamt ist ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Schwere der Bezugssanktion und der Legalbewährung sowohl von Verkehrsdelinquenten als auch sonstigen Straftätern zu konstatieren. Je schwerer die Sanktionsart der Bezugsentscheidung, desto geringer ist die Legalbewährung und desto

[1798] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 60, S. 181; *Eisenberg,* Kriminologie, § 42 Rn. 22; vgl. auch *Kapitel 7, 2.1* und sogleich Punkt *7.2.*

[1799] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 39; *Jehle,* BewHi 2012, 5, 12; *Jehle/Weigelt,* BewHi 2004, 149, 163 f.; vgl. auch oben Punkt *4.1.*

[1800] *Weigelt,* S. 201; *Jehle/Weigelt,* BewHi 2004, 149, 164.

[1801] *Weigelt,* S. 201 f.

schwerer fällt die Folgesanktionierung aus. Des Weiteren sind diesbezüglich bedeutende Differenzen zwischen Verkehrsstraftätern und „klassischen“ Straftätern nur dann auszumachen, wenn die Bezugssanktion eine ambulante Reaktion darstellt. Wird hingegen in der Bezugsentscheidung eine freiheitsentziehende Maßnahme ausgesprochen, sind die Unterschiede im Hinblick auf die generelle Rückfallquote als auch die Sanktionsart der Folgeentscheidung marginal.

7.1.2.2 Straßenverkehrsspezifische Sanktionsformen der Bezugsentscheidung

In *Schaubild 8.32* werden die verkehrsspezifischen Folgeentscheidungen nach einer Bezugsentscheidung mit nur einer Hauptsanktion, einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder einem Fahrverbot für alle Verkehrsdelikte dargestellt.[1802] Hierdurch wird der speziellen Fragestellung nachgegangen, ob nach der Anordnung einer Fahrerlaubnisentziehung oder eines Fahrverbotes dieselbe Maßregel oder Nebenstrafe im Risikozeitraum erneut angeordnet wird.

Schaubild 8.32: Art der Folgeentscheidung nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung in der Bezugsentscheidung bei der Straßenverkehrskriminalität

Sanktionsart der Bezugsentscheidung	auch Entziehung der Fahrerlaubnis	auch Fahrverbot	nur andere Sanktionen	Keine Folgeentscheidung
Nur Hauptsanktion (n=107.991)	5%	2%	24%	69%
Hauptsanktion mit Entziehung (n=128.165)	7%	0,5%	12%	80%
Hauptsanktion mit Fahrverbot (n=22.965)	6%	2%	12%	80%

Verkehrsdelikte

Einerseits zeigt sich, dass die Legalbewährung nach einer zusätzlichen Anordnung einer verkehrsspezifischen Sanktion mit 80 % deutlich höher ist als nach der Verhängung einer alleinigen Hauptstrafe mit lediglich 69 %. Der Rückschluss auf eine besonders positive spezialpräventive Wirkung der verkehrsausschließenden Maß-

[1802] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.29a im Anhang.*

nahmen erscheint jedoch voreilig, könnten doch maßgebliche Umstände, die zu den unterschiedlichen Rückfallraten führen, auch in der Deliktverteilung, in Tat- und Tätermerkmalen sowie der Art und Verteilung der Hauptsanktionen in den unterschiedlichen Sanktionierungsgruppen zu finden sein.[1803]

Weiterhin lässt sich konstatieren, dass die erneute Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion zwar nicht ganz selten ist[1804], allerdings die Bestrafung mit einer alleinigen Hauptsanktion unabhängig von der Sanktionierung in der Bezugsentscheidung am häufigsten erfolgt. Die mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis sanktionierten Verkehrstäter (n=128.165) erhalten noch am häufigsten (7 %; n=9.542) eine erneute Fahrerlaubnisentziehung bzw. isolierte Sperrfrist, jedoch nur ganz selten (0,5 %; n=630) ein Fahrverbot. Die mit § 44 StGB Verurteilten (n=22.965) erhalten immerhin zu 2 % (n=500) ein erneutes Fahrverbot, noch häufiger allerdings eine Entziehung der Fahrerlaubnis (6 %; n=1.374). Mit einer bloßen Hauptsanktion bestrafte Verkehrsdelinquenten (n=107.991) erhalten in den Folgeentscheidungen zu 5 % (n=5.487) eine Entziehung der Fahrerlaubnis und zu 2 % (n=1.913) ein Fahrverbot. Im Falle erneuter Straffälligkeit ist indes besonders bei dieser Tätergruppe die wiederholte Sanktionierung mit einer alleinigen Hauptstrafe der Regelfall.

7.2 Rückfälligkeit nach jugendstrafrechtlichen Sanktionen

Nun wird der Einfluss der Sanktionierung auf den Umfang und die Art des Rückfalls gesondert für jugendstrafrechtliche Reaktionen der Bezugsentscheidung untersucht. Zu Beginn erfolgt ein allgemeiner Überblick über die Rückfälligkeit nach jugendstrafrechtlichen Sanktionen, bevor sodann die Jugendstrafe als schwerste Sanktionsform des JGG gesondert analysiert wird.

7.2.1 Überblick

Schaubild 8.33 zeigt den Umfang und die Art der Rückfälligkeit nach jugendstrafrechtlichen Sanktionen für alle Verkehrsdelikte und Nicht-Verkehrsdelikte im Vergleich.[1805] Der Zusammenhang zwischen der Schwere der Bezugssanktion und der Legalbewährungsquote sowohl von Verkehrsdelinquenten als auch sonstigen Straftätern wurde soeben ausführlich dargelegt. Allerdings konkretisiert das Schaubild die bisherigen Erkenntnisse dahingehend, dass die Rückfallquote der zu Jugendarrest verurteilten Täter in der Tat sehr hoch ist (62 % bei den Verkehrsdelikten, 64 % bei den Nicht-Verkehrsdelikten). Bei den „klassischen" Straftätern stellen nicht die zur Jugendstrafe mit Bewährung, sondern die zu einem Jugendarrest Verurteilten die Täterpopulation mit der zweithöchsten Rückfallrate, obwohl

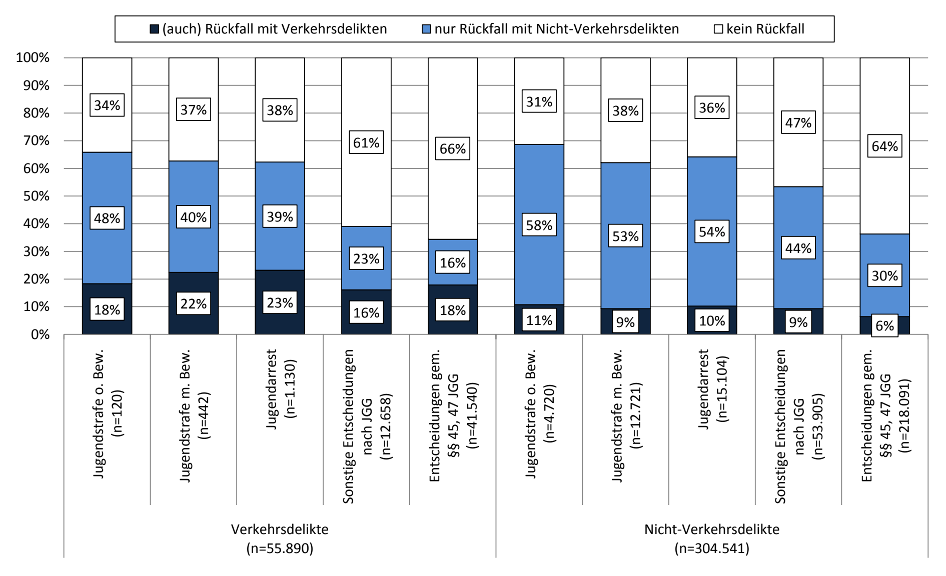
[1803] Zu möglichen Erklärungsansätzen siehe unten Punkt *7.4* und *7.5*.

[1804] So auch *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 58.

[1805] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.30a* und *8.31a im Anhang*.

die Verhängung des Jugendarrestes im Gegensatz zur Jugendstrafe keine schädlichen Neigungen oder eine besondere Schuldschwere erfordert.

Schaubild 8.33: Rückfälligkeit bei jugendstrafrechtlichen Sanktionen in der Bezugsentscheidung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Hierbei scheint sich wieder einmal zu bestätigen, dass der Jugendarrest unabhängig von der Täterklientel unwirksam oder sogar schädlich ist.[1806] Trotz hoher Rückfallquoten und obwohl Befunde der Sanktionsforschung zumindest kein Beleg für die Überlegenheit des Freiheitsentzuges bzw. generell eingriffsintensiverer Strafen finden konnten[1807], wird bezüglich des Jugendarrestes derzeit erneut die These vom Freiheitsentzug als einzig wirksame und vom Verurteilten ernst genommene Strafe vertreten[1808]. Derartige unverständliche Annahmen sind Hintergrund für den sog. „Warnschussarrest“[1809], der mit dem Gesetz zur Erweiterung der jugendgerichtlichen Handlungsmöglichkeiten vom 4. September 2012[1810]

[1806] *Heinz,* ZJJ 2004, 35, 45; *Harrendorf,* S. 226.

[1807] *Verrel/Käufl,* NStZ 2008, 177, 178 ff.; *Heinz,* in: Lösl/Bender/Jehle (Hrsg.), Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik, S. 495, 496 ff.; *ders.,* DVJJ 1999, 11, 13 ff.; *Spiess,* BewHi 2012, 17, 23 ff.

[1808] Siehe dazu *Spiess,* BewHi 2012, 17, 26; *Heinz,* FS 2011, 71 ff.; zu den Befürwortern des Jugendarrest gehört etwa *Werwigk-Hertneck/Rebmann,* ZRP 2003, 225, 229 f., zu den Kritikern z.B. *Breymann/Sonnen,* NStZ 2005, 669, 672.

[1809] Kritisch *Kreuzer,* ZRP 2012, 101 f.; *ders.,* NJW 2002, 2345, 2350 f.; *Ostendorf,* ZIS 2012, 608 ff.; *Heinz,* ZJJ 2008, 60, 62 f.; *Findeisen,* ZJJ 2007, 25, 26; *Breymann/Sonnen,* NStZ 2005, 669, 671 ff.

[1810] BGBl. I 2012, S. 1854; vgl. zu den Anwendungsvoraussetzungen *Ostendorf,* ZIS 2012, 608 ff.

eingeführt worden ist (vgl. § 16 a JGG).[1811] Er soll als „Einstiegs-Arrest" dem zu Jugendstrafe mit Bewährung Verurteilten einen „Schuss vor den Bug" geben, ihn zu besserer Zusammenarbeit mit der Bewährungshilfe motivieren und ihm einen Vorgeschmack auf dauerhaften Freiheitsentzug geben.[1812]

Schließlich macht Schaubild 8.33 nochmals deutlich, dass junge Straftäter im Fall der Rückfälligkeit überwiegend Straftaten der „klassischen" Kriminalität begehen. Dies gilt verstärkt, wenn die entsprechenden Täter bereits in der Bezugsentscheidung mit einem Nicht-Verkehrsdelikt aufgefallen sind, wohingegen bei nach Jugendstrafrecht sanktionierten Verkehrstätern die erneute Begehung eines Verkehrsdeliktes deutlich häufiger vorkommt. Vor allem solche Verkehrstäter, bei denen das Verfahren nach §§ 45, 47 JGG eingestellt worden ist, begehen zu 18 % wiederholt Verkehrsstraftaten und lediglich zu 16 % ausschließlich „klassische" Delikte. Nach den bisherigen Erkenntnissen handelt es sich hierbei ganz überwiegend um jugendliche Täter, die ohne die erforderliche Fahrerlaubnis ein Kfz im öffentlichen Straßenverkehr geführt haben (§ 21 StVG).

7.2.2 Jugendstrafe

Nachfolgend wird die Legalbewährung nach Verhängung einer Jugendstrafe als schwerste Sanktionsform des Jugendstrafrechts näher untersucht. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass Verkehrstäter sehr selten mit einer Jugendstrafe sanktioniert werden.[1813]

7.2.2.1 Jugendstrafe ohne Bewährung

Im Hinblick auf die Rückfälligkeit nach einer Jugendstrafe ohne Bewährung ist zunächst von Interesse, ob Unterschiede in der Rückfallrate zwischen Tätern, die ihre Jugendstrafe voll verbüßt haben, und solchen Tätern, die in den Genuss einer bedingten Entlassung gekommen sind, festzustellen sind *(Schaubild 8.34)*.[1814] In *Kapitel 7, 2.2* konnte diesbezüglich aufgezeigt werden, dass der Großteil der zu einer unbedingten Jugendstrafe verurteilten Verkehrstäter (70 %; n=84) aufgrund einer Strafrestaussetzung nach § 88 JGG im Bezugsjahr 2004 in Freiheit entlassen worden sind. Dieser Tätergruppe wurde mithin eine günstige Legalprognose durch das Gericht bescheinigt, die bei einem Vergleich mit den Vollverbüßern der Jugendstrafe positiv in der Rückfallquote zum Ausdruck kommen sollte. Wenngleich aufgrund der sehr kleinen Fallzahlen bei den Verkehrsdelikten die Ergebnisse mit einer gewissen Vorsicht zu bewerten sind, scheint es jedoch so, als würde sich die positive Legalprognose der Gerichte nicht bestätigen.

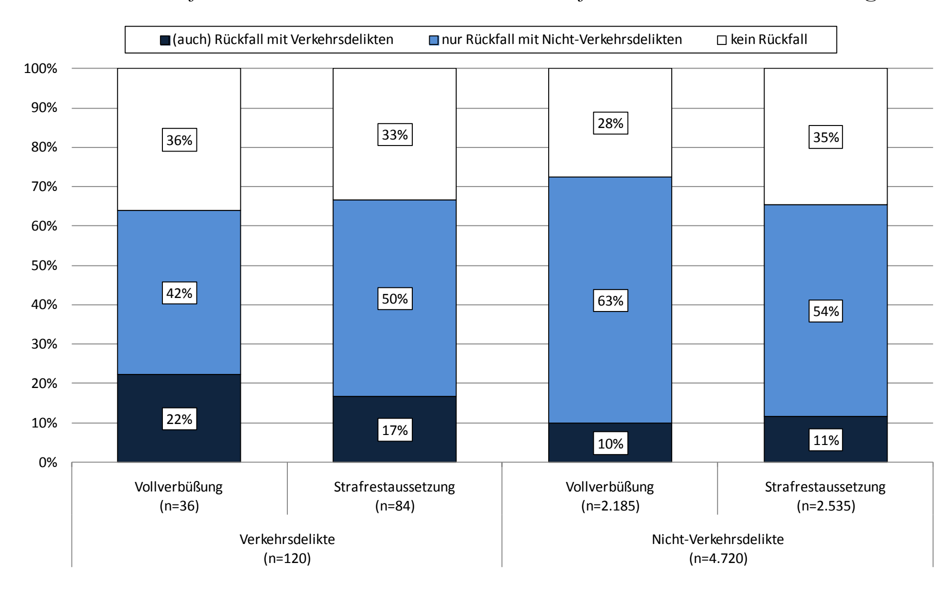
[1811] „Warnschussarrest" ist ein Jugendarrest, der verhängt werden kann neben einer Jugendstrafe, wenn deren Verhängung oder Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wird, vgl. *Heinz,* ZJJ 2008, 60; *Findeisen,* ZJJ 2007, 25.

[1812] *Kreuzer,* ZRP 2012, 101; *Breymann/Sonnen,* NStZ 2005, 669, 672.

[1813] Siehe hierzu *Teil 7, 2.2.*

[1814] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.32a im Anhang.*

Schaubild 8.34: Rückfälligkeit bei Jugendstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

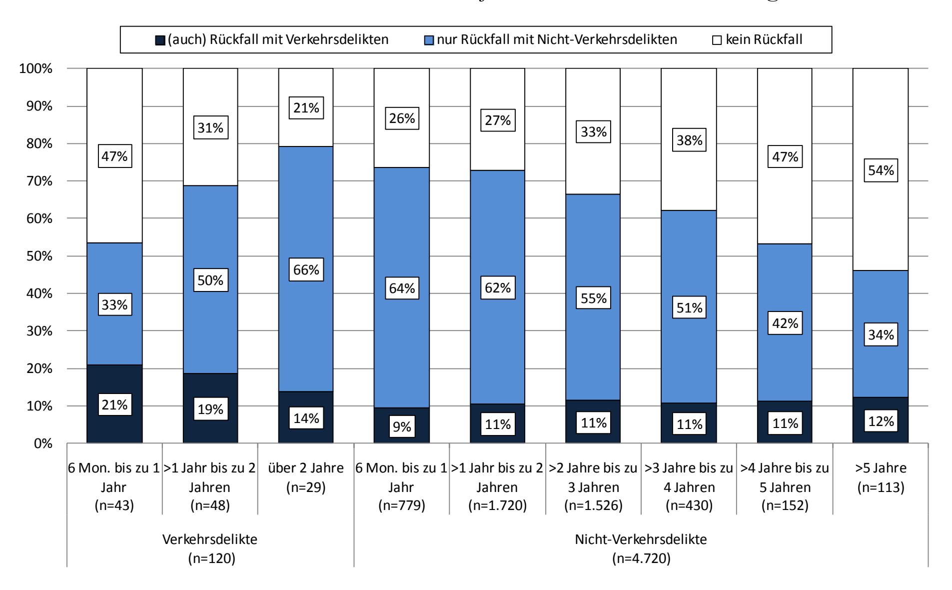


Vielmehr weisen Verkehrstäter, die bedingt in Freiheit entlassen worden sind, eine etwas höhere Rückfallrate (67 %) auf als diejenigen Verkehrstäter, die ihre Jugendstrafe voll verbüßen mussten (64 %). Hingegen ist bei den Nicht-Verkehrstätern die Rückfallquote der bedingt Entlassenen mit 65 % niedriger als die der Vollverbüßer mit 72 %. Letztere Tätergruppe ist also als besonders rückfallgefährdet einzustufen. In der geringeren Rückfallrate der vorzeitig aus der Haft Entlassenen spiegelt sich unter anderem die nach der gesetzlichen Konzeption für die Strafrestaussetzung erforderliche günstige Entlassungsprognose[1815] des Richters (vgl. § 88 I JGG) wider.[1816]

Weiterhin ist auch ein Zusammenhang von Rückfälligkeit und Länge der verbüßten Jugendstrafe zu vermuten.[1817] Womöglich nimmt mit steigender Dauer der verhängten Jugendstrafe ohne Bewährung auch die Rückfallquote zu. *Schaubild 8.35* vergleicht daher Umfang und Art der Rückfälligkeit nach unbedingten Jugendstrafen für die Verkehrskriminalität und Nicht-Verkehrskriminalität, indem nach der Dauer der Freiheitsentziehung differenziert wird.[1818] Während bei den Verkehrsdelikten die generelle Rückfallrate mit zunehmender Dauer ansteigt, ist für die Nicht-Verkehrsdelikte ein gegenteiliger Trend zu beobachten.

[1815] *Meier,* Kriminologie, § 7 Rn. 4.
[1816] *Jehle*, BewHi 2012, 5, 13.
[1817] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 62.
[1818] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.33a im Anhang*.

Schaubild 8.35: Rückfälligkeit nach der Länge der Jugendstrafe ohne Bewährung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Verkehrstäter, die zu einer stationären Jugendstrafe zwischen sechs und einschließlich zwölf Monaten verurteilt worden sind, werden zu knapp 54 % erneut straffällig. Bei einer Dauer der unbedingten Jugendstrafe von einem Jahr bis einschließlich zwei Jahren steigt die Rückfallrate auf 69 % und bei einer Dauer über zwei Jahre sogar auf knapp 80 %. Die letztere Rückfallrate liegt sogar deutlich über der generellen Rückfallquote nach unbedingten Jugendstrafen bei der „klassischen" Kriminalität und macht deutlich, dass es sich bei dieser sehr kleinen Gruppe von Verkehrstätern um eine äußerst problematische Täterklientel handeln muss. Wenn man sich zudem die Art des Rückfalls bei den zu einer stationären Jugendstrafe verurteilten Verkehrsdelinquenten betrachtet, fällt auf, dass der verkehrsspezifische Rückfall anteilig mit zunehmender Länge der Jugendstrafe abnimmt, während der allgemeine Rückfall ansteigt. Mithin sind hier Täter betroffen, die vermehrt allgemein kriminell sind.

Bei den Nicht-Verkehrstätern bewegt sich der Anteil von verkehrsspezifischen Rückfällen hingegen auf einem eher gleichmäßigen, niedrigen Niveau. Bemerkenswert und zugleich erklärungsbedürftig ist das bereits erwähnte Absinken der generellen Rückfallrate mit zunehmender Dauer der unbedingten Jugendstrafe. Mit Abstand am höchsten ist die Rückfallrate bei den Dauergruppen von sechs bis einschließlich zwölf Monaten und von über einem bis einschließlich zwei Jahren (jeweils ca. 73 %). Sodann sinken die Rückfallraten relativ stark ab, so dass bei einer Dauer von über fünf Jahren Jugendstrafe nur noch eine Rückfallquote von

46 % zu verzeichnen ist. Diese Entwicklung der Rückfallraten dürfte auf verschiedene Muster krimineller Karrieren bei kürzer oder länger Inhaftierten, auf Alterungs- und Reifungsprozessen sowie auf der Tatsache, dass Jugendstrafen bis zu zwei Jahren bei guter Prognose zur Bewährung ausgesetzt werden und sich somit bei den Strafverbüßern dieser Dauergruppen Tätern mit erhöhtem Rückfallrisiko konzentrieren, zurückzuführen sein.[1819]

7.2.2.2 Jugendstrafe mit Bewährung

Bei den mit einer bedingten Jugendstrafe sanktionierten Verkehrstätern empfiehlt es sich ebenfalls, die Rückfallbelastung unter Berücksichtigung der verhängten Strafdauer zu betrachten. Entscheidend für die Bewilligung der Strafaussetzung ist eine positive Urteils-[1820] bzw. Kriminalprognose[1821], also die günstige Vorhersage hinsichtlich des weiteren Legalverhaltens des Verurteilten auch ohne Vollstreckung der verhängten Jugendstrafe („ohne die Einwirkung des Strafvollzugs [...] einen rechtschaffenen Lebenswandel", vgl. § 21 I JGG). Leider ist in der vorliegenden Datenbasis der Datenverlust zu hoch, um eine entsprechende Analyse sinnvoll durchführen zu können. Bei den Verkehrsdelikten fehlen in 8 % der Fälle, bei den Nicht-Verkehrsdelikten in 6 % der Fälle entsprechende Angaben zu der Dauer der Jugendstrafe mit Bewährung. Diese fehlenden Fallzahlen könnten sich aufgrund der geringen Gesamtfallzahl von bedingten Jugendstrafen maßgeblich auf die Verteilung der Rückfallraten auswirken, so dass repräsentative Ergebnisse nicht zu gewährleisten sind.

Die empirische Untersuchung von *Weigelt* zu den Bewährungsstrafen für das Bezugsjahr 1994 konnte jedenfalls belegen, dass die Rückfallraten bei bedingten Jugendstrafen allgemein mit zunehmender Strafdauer ansteigen.[1822] Der spezialpräventive Erfolg ausgesetzter Jugendstrafen scheint also umso geringer zu sein, je länger die verhängte Strafe ist. *Weigelt* gelangt zu dem Resümee, dass „eine zunehmend restriktivere Aussetzungspraxis im oberen Strafbereich[1823] mit einer erhöhten Rückfallgefahr der noch günstig prognostizierten Probanden" einhergeht.[1824]

Schließlich ziehen zur Bewährung ausgesetzte Jugendstrafen weniger Folgeentscheidungen nach sich als unbedingte Jugendstrafen (vgl. nochmals Schaubild 8.33). Bei diesen Unterschieden ist indes zu bedenken, dass den Fällen der Strafaussetzung nach den gesetzlichen Vorgaben in der Regel eine günstige richterliche Einschätzung zugrunde liegt.[1825]

[1819] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 62.
[1820] *Meier,* Kriminologie, § 7 Rn. 4.
[1821] *Schäfer, u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 45.
[1822] *Weigelt,* S. 200 ff.
[1823] Vgl. *Kapitel 7, 2.2.2.*
[1824] *Weigelt,* S. 201.
[1825] *Jehle*, BewHi 2012, 5, 13.

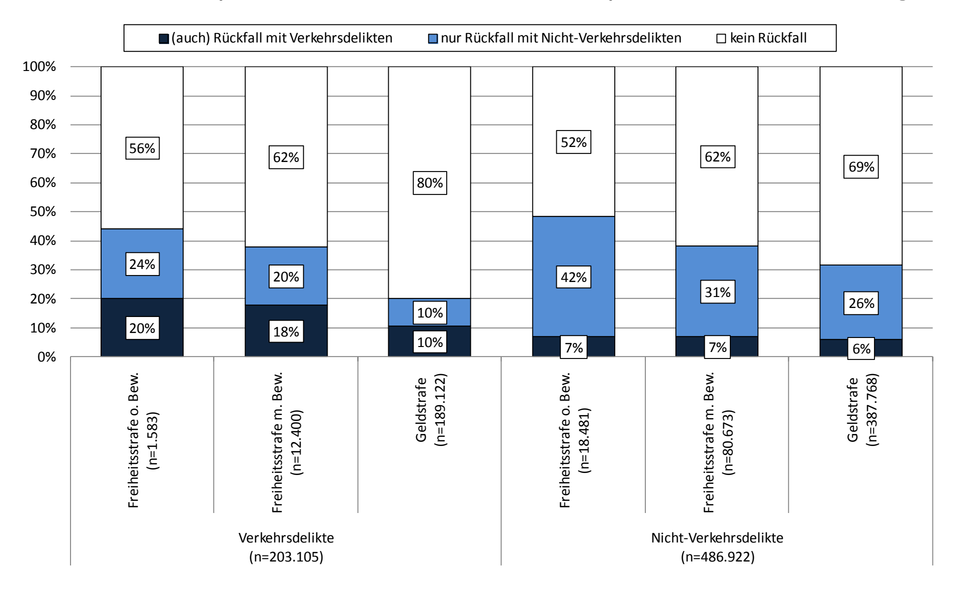
7.3 Rückfälligkeit nach erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen

Nun wird sich der Rückfälligkeit nach erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen gewidmet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die niedrigere Rückfallrate im Vergleich zu den Sanktionen des JGG nicht als Einfluss der erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionierung gewertet werden darf[1826], sondern primär einer unterschiedlichen Täterklientel sowie Alterungs- und Reifungsprozessen geschuldet ist.

7.3.1 Überblick

Schaubild 8.36 dokumentiert den Umfang und die Art der Rückfälligkeit nach den verschiedenen erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen für alle Verkehrsdelikte und Nicht-Verkehrsdelikte im Vergleich.[1827]

Schaubild 8.36: Rückfälligkeit bei erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen in der Bezugsentscheidung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Auf die Tatsache, dass die Rückfälligkeit mit steigender Sanktionsschwere zunimmt, ist bereits ausführlich eingegangen worden. Ferner zeigt sich (nochmals), dass für die im Vergleich zur allgemeinen Kriminalität deutlich geringere Rückfallrate bei der Verkehrsdelinquenz fast ausschließlich diejenigen Verkehrstäter verantwortlich sind, die in der Bezugsentscheidung mit einer Geldstrafe sanktioniert

[1826] In diesem Sinne auch *Harrendorf*, S. 233.
[1827] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.34a* und *8.35a im Anhang*.

worden sind. Freilich ist die hohe Legalbewährung kein Verdienst der Sanktionsform „Geldstrafe", sondern Ergebnis von Täter- und Tatmerkmalen. Bei den mit einer Geldstrafe sanktionierten Verkehrstätern handelt es sich zu einem Großteil um „Normalbürger" ohne bisherige Strafauffälligkeit oder sonstige soziale Defizite. Darüber hinaus zeichnet sich die Mehrzahl der Verkehrsdelikte durch eine eher geringe Tatschwere aus.

Im Hinblick auf die Rückfallquoten nach verhängten Freiheitsstrafen sind indes zwischen beiden Kriminalitätsformen nur marginale Divergenzen auszumachen. Dies macht deutlich, dass es sich bei den mit einem Freiheitsentzug sanktionierten Verkehrstätern weniger um „typische" Verkehrsdelinquenten handelt, als vielmehr um Personen mit einer erhöhten Vorstrafenbelastung und einer gesteigerten kriminellen Neigung, denen ein erhöhtes Rückfallrisiko immanent ist.

Während bei den Nicht-Verkehrstätern der Rückfall mit einem Verkehrsdelikt unabhängig von der Sanktionsform der Bezugsentscheidung erwartungsgemäß selten ist (insgesamt 6 %), ist die erneute Verwirklichung eines Verkehrsdeliktes bei den Verkehrstätern durchweg von Relevanz. Bei der großen Masse der zu einer Geldstrafe Verurteilten setzt sich der Rückfall jeweils zu 50 % aus (auch) erneuten Verkehrsdelikten und ausschließlich sonstigen Straftaten zusammen. Aber auch die zu einer Freiheitsstrafe verurteilten Verkehrsrückfalltäter begehen zu 45 % (Freiheitsstrafe ohne Bewährung) bzw. 47 % (Freiheitsstrafe mit Bewährung) erneut auch Straßenverkehrsstraftaten. Dies ist wohl primär der Deliktzusammensetzung geschuldet. In *Kapitel 7, 3.1* konnte diesbezüglich aufgezeigt werden, dass der ganz überwiegende Teil der mit einem Freiheitsentzug sanktionierten Verkehrsdelinquenten in der Bezugsentscheidung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) oder einem Trunkenheitsdelikt (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) verurteilt worden ist. Es sind speziell diese Verkehrstätergruppen, die eine im Vergleich zu den übrigen Verkehrsdelinquenten erhöhte einschlägige Vorstrafenbelastung[1828] aufweisen. Vor diesem Hintergrund ist die hohe Relevanz von Verkehrsrückfällen bei den zu einer Freiheitsstrafe verurteilten Verkehrstätern nicht verwunderlich. Insgesamt dürfte also die Verkehrsrückfälligkeit weniger von der konkreten Art und Schwere der Sanktion, als vielmehr von der Art der Bezugstat sowie Tätermerkmalen abhängen.

7.3.2 Freiheitsstrafe

Nun wird der Rückfall nach der Freiheitsstrafe als schärfster Sanktionsform des StGB näher analysiert. Wenngleich die Verhängung einer Freiheitsstrafe wegen eines Verkehrsdeliktes die Ausnahme darstellt, konnte doch bereits herausgearbeitet werden, dass es bestimmte rückfallgefährdete Tätertypen der Verkehrsdelinquenten gibt, bei denen die Strafgerichte die Sanktionierung mit einem Freiheitsentzug für unumgänglich halten.

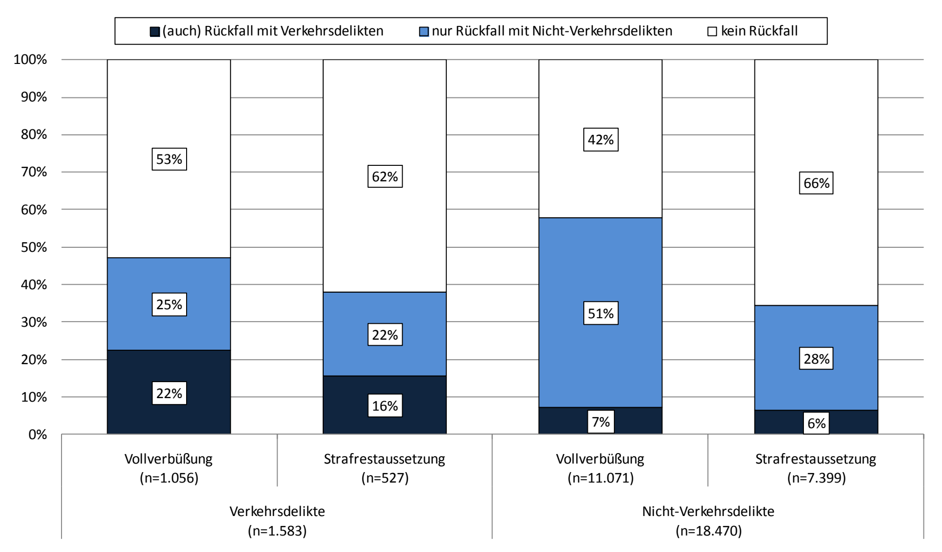
[1828] Vgl. *Kapitel 7, 5.6.*

7.3.2.1 Freiheitsstrafe ohne Bewährung

Schaubild 8.37 zeigt zunächst Umfang und Art der Rückfälligkeit von Verkehrstätern und Nicht-Verkehrstätern, die in der Bezugsentscheidung zu einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung verurteilt worden sind, wobei jeweils zwischen der Art ihrer Entlassung aus dem Strafvollzug differenziert wird.[1829]

Wenn Verkehrstäter ausnahmsweise zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt werden (n=1.583; 0,8 %), dann müssen sie in gut zwei Drittel der Fälle ihre Strafe voll verbüßen.[1830] Somit wird ihnen mangels günstiger Legalprognose die vorzeitige Entlassung aus dem Strafvollzug nach Maßgabe des § 57 StGB verwehrt. Diese negative Entlassungsprognose des Gerichtes müsste sich ebenfalls in einem erhöhten Rückfallrisiko der Vollverbüßer gegenüber Haftentlassenen nach Strafrestaussetzungen, denen nach den gesetzlichen Vorgaben in der Regel eine günstigere richterliche Einschätzung zugrunde liegt[1831], widerspiegeln.

Schaubild 8.37: Rückfälligkeit bei Freiheitsstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



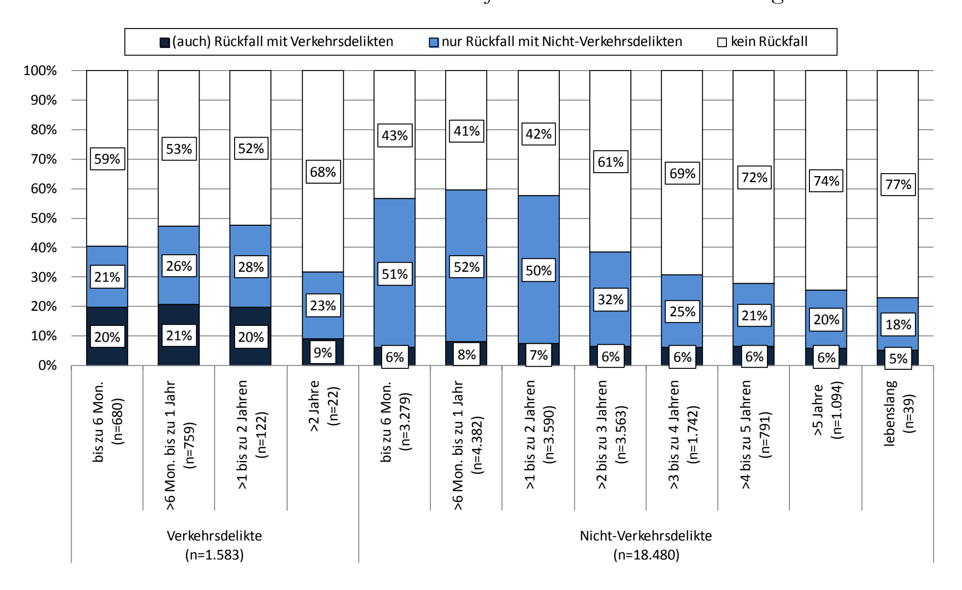
In der Tat scheint sich bei den Vollverbüßern die negative Entlassungsprognose in eindrucksvoller Weise zu bestätigen. Haftentlassungen nach Strafrestaussetzungen ziehen deutlich weniger Folgeentscheidungen nach sich als die Vollverbüßung der

[1829] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.36a im Anhang.*
[1830] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 7, 3.2.1.*
[1831] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 65.

Haftstrafe. Während 62 % der vorzeitig aus dem Strafvollzug entlassenen Verkehrstäter keine weitere Straftat während des dreijährigen Beobachtungszeitraums begehen, sind es bei den vollverbüßenden Verkehrstätern nur 53 %. Bei den Nicht-Verkehrsdelikten ist dieser Unterschied mit 66 % (Strafrestaussetzung) zu 42 % (Vollverbüßern) noch weitaus stärker ausgeprägt. Bemerkenswert ist zudem, dass bei den vollverbüßenden Verkehrstätern der verkehrsspezifische Rückfall deutlich häufiger vorkommt (22 %) als bei den vorzeitig aus der Haft Entlassenen (16 %). Verantwortlich hierfür dürften wiederum die insoweit erhöht rückfallgefährdete Tätergruppen des § 21 StVG sowie der Alkoholdelikte sein.

Wenn man sich sodann die Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Dauer der Freiheitsstrafe ohne Bewährung betrachtet *(Schaubild 8.38)*[1832], offenbart sich ein ganz ähnlicher Trend wie bei den Jugendstrafen ohne Bewährung (vgl. Schaubild 8.35).[1833]

Schaubild 8.38: Rückfälligkeit nach der Länge der Freiheitsstrafe ohne Bewährung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Die höchsten generellen Rückfallraten lassen sich für die Strafdauergruppen von sechs Monaten bis zu einem Jahr (47 % bei den Verkehrsdelikten; 59,5 % bei den sonstigen Delikten) und von ein bis zwei Jahren (48 % bei den Verkehrsdelikten; 57 % bei den sonstigen Delikten) feststellen. Ab einer unbedingten Freiheitsstrafe

[1832] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.37a im Anhang*.
[1833] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 62.

von zwei Jahren sinkt sodann die Rückfälligkeit deutlich und mit zunehmender Dauer stetig ab. Interessanterweise sind die Rückfallquoten bei den kurzen Freiheitsstrafen bis zu sechs Monaten mit 41 % bei den Verkehrsdelikten und 57 % bei den Nicht-Verkehrsdelikten deutlich höher als bei der Strafdauergruppe von zwei bis einschließlich drei Jahren (32 % bei den Verkehrsdelikten; gut 38 % bei den sonstigen Delikten). Im weiteren Verlauf sinken die Rückfallraten für die „klassische" Kriminalität auf 26 % bei einer Freiheitsstrafe von über 5 Jahren bzw. 23 % bei der lebenslangen Freiheitsstrafe ab. Die Gründe hierfür dürften unter anderem auf Alterungs- und Reifungsprozessen, aber auch auf die Täterklientel in den einzelnen Strafdauergruppen und den Deliktzusammensetzungen zurückzuführen sein. Zum Beispiel sind bei einer lebenslangen Freiheitsstrafe quasi nur noch Tötungsdelinquenten zu finden, deren Rückfälligkeit grundsätzlich – auch bei kürzeren Freiheitsstrafen – recht gering ist.[1834] Darüber hinaus bedingt der Umstand, dass Freiheitsstrafen bis zu zwei Jahren bei guter Legalprognose zur Bewährung ausgesetzt werden, dass es sich bei den Strafverbüßern dieser Dauergruppen um eine rückfallgefährdete Täterpopulation handeln muss.[1835] Ferner ist die vergleichsweise hohe Rückfallquote der mit einer kurzen Freiheitsstrafe bis sechs Monaten sanktionierten Straftäter bereits vor dem Hintergrund der gesetzlichen Konzeption nicht weiter verwunderlich. Denn § 47 StGB kodifiziert als *„Präferenzregel zugunsten der Geldstrafe"* unter anderem, dass die Verhängung einer Freiheitsstrafe anstelle einer Geldstrafe zur *Einwirkung auf den Täter* unerlässlich sein muss. Hinzu tritt die Tatsache, dass die Verhängung der kurzen Freiheitsstrafe mangels positiver Prognose (vgl. § 56 I StGB) nicht einmal zur Bewährung ausgesetzt worden ist. Bei den hiervon betroffenen Personen muss es sich daher zwangsläufig um eine Tätergruppe mit erhöhtem Rückfallrisiko handeln.

Im Hinblick auf Art des Rückfalls zeigt sich, dass die zu kurzen Freiheitsstrafen verurteilten Verkehrsdelinquenten, wenn sie rückfällig werden, in fast der Hälfte der Fälle erneut ein Verkehrsdelikt verwirklichen. Die übrigen mit einer unbedingten Freiheitsstrafe sanktionierten Verkehrstäter werden im Vergleich dazu häufiger mit Delikten der „klassischen" Kriminalität rückfällig. Wenn man sich die Deliktzusammensetzung bei den Verkehrstätern, die zu einer kurzen unbedingten Freiheitsstrafe in der Bezugsentscheidung verurteilt worden sind, näher betrachtet, fällt auf, dass 66 % der Täter eine Straftat gemäß § 21 StVG und 30 % ein Verkehrsdelikt unter Alkoholeinfluss begangen haben. Diese beiden Deliktformen sind durch eine erhöhte einschlägige Vorstrafenbelastung und ein damit einhergehendes erhöhtes verkehrsspezifisches Rückfallrisiko gekennzeichnet.[1836]

[1834] *Harrendorf,* S. 188 ff., S. 242.

[1835] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 62.

[1836] Alkoholtäter, die zu einer unbedingten kurzen Freiheitsstrafe verurteilt worden sind, werden zu 22 % erneut (auch) mit einem Verkehrsdelikt unter Alkoholeinfluss rückfällig. Täter des § 21 StVG mit einer unbedingten kurzen Freiheitsstrafe als Sanktion der Bezugsentscheidung begehen zu 12 % erneut eine Straftat gemäß § 21 StVG.

Aber auch die Personen in der Strafdauergruppe von sechs Monaten bis zu einem Jahr setzen sich weit überwiegend aus Alkoholtätern und Tätern des § 21 StVG zusammen.[1837]

7.3.2.2 Freiheitsstrafe mit Bewährung

Primäres Ziel der Strafaussetzung zur Bewährung ist die Spezialprävention. Um diesen Strafzweck zu unterstützen, stehen u.a. mit der konkreten Bemessung der Bewährungszeit und der Anordnung von Bewährungshilfe flankierende Maßnahmen zur Verfügung. Insofern ist es von Interesse, inwieweit neben der Länge der bedingten Freiheitsstrafe auch die Dauer der Bewährungszeit sowie die Unterstellung von Bewährungsaufsicht Einfluss auf das Rückfallverhalten ausüben.

Schaubild 8.39: Rückfälligkeit nach der Länge der Freiheitsstrafe mit Bewährung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

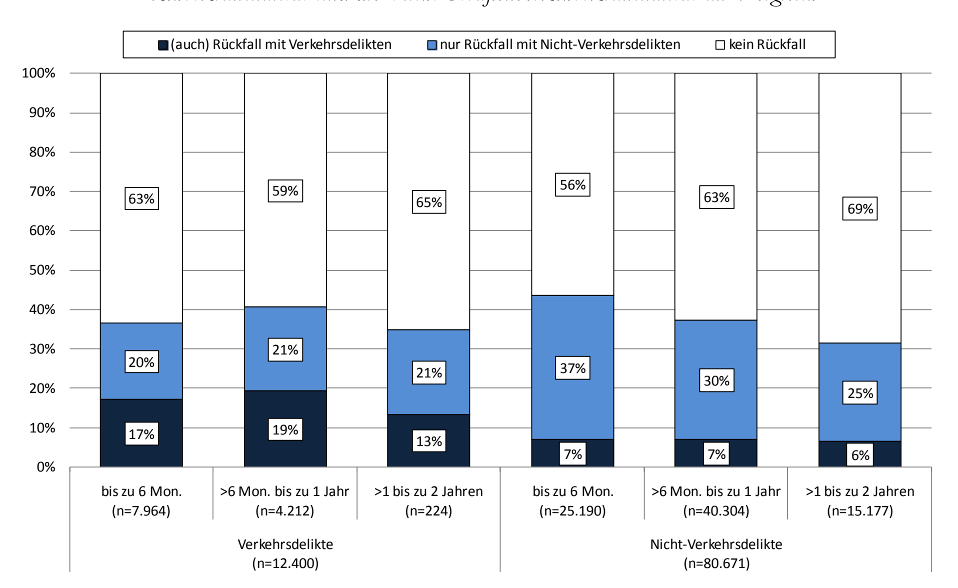


Schaubild 8.39 vergleicht Umfang und Art der Rückfälligkeit bei der Verkehrskriminalität und Nicht-Verkehrskriminalität in Abhängigkeit von der Strafdauer der zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe.[1838] Während bei den Verkehrsdelikten die Rückfälligkeit unabhängig von der Strafdauer relativ gleichmäßig verläuft, zeigt sich bei der „klassischen" Kriminalität ein mit 13 % recht deutlicher Rückgang des

---

[1837] 67 % der Täter weisen eine Bezugstat gemäß § 21 StVG und 23 % eine Bezugstat wegen §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB auf.

[1838] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.38a im Anhang.*

Anteils der Wiederverurteilten mit zunehmender Strafdauer.[1839] Verkehrstäter mit einer kurzen Bewährungsstrafe bis zu sechs Monaten werden zu 37 %, Verkehrstäter mit Strafen zwischen einem halben und einschließlich einem Jahr zu 40 % und Verkehrstäter mit einer bedingten Freiheitsstrafe zwischen einem und einschließlich zwei Jahren zu 34 % erneut straffällig. Bei den „klassischen" Kriminellen hingegen sinkt die Rückfällig kontinuierlich von 44 % (Strafdauer bis einschließlich sechs Monaten) auf zunächst 37 % (Strafdauer von sechs Monaten bis zu einem Jahr) bis schließlich auf 31 % (Strafdauer von einem bis zwei Jahren) ab.

Erstaunlicherweise zeigt sich also der größte Bewährungserfolg bei einer Strafdauer zwischen einem und einschließlich zwei Jahren, bei dem 65 % der Verkehrstäter und 69 % der sonstigen Täter ohne Folgeentscheidung bleiben. Diese deutlichen Unterschiede in der Rückfallquote sind erklärungsbedürftig, weil doch zu vermuten sein könnte, dass mit steigender Strafdauer auch zunehmend rückfallgefährdete Straftäter erfasst werden.[1840] Allerdings verlangt bereits das Gesetz das Vorliegen „besonderer Umstände" für eine positive Aussetzungsprognose bei den Strafen von über einem Jahr (vgl. § 56 II StGB), so dass hier im Gegensatz zu kürzeren Bewährungsstrafen besonders strenge Maßstäbe zugrunde zu legen sind.[1841] Gleichwohl ist die Aussetzungsquote auch in dem Bereich hoher aussetzungsfähiger Freiheitsstrafen relativ hoch[1842], so dass die hohe Erfolgsquote durchaus bemerkenswert ist. Somit schlagen sich die hohe Aussetzungsquote im oberen Strafbereich und das damit einhergehende Risiko nicht in erhöhten Rückfallquoten nieder.[1843]

Weitergehend ist anzunehmen, dass die Strafgerichte versuchen, einer Rückfallgefährdung von Straftätern, die zu einer Freiheitsstrafe mit Bewährung verurteilt worden sind, mit einer entsprechenden Länge der Bewährungszeit entgegenzuwirken. Demzufolge müssten eher weniger günstige Legalprognosen eine längere Bewährungszeit zur Folgen haben. Im Umkehrschluss ist mit zunehmender Dauer der Bewährungszeit eine höhere Rückfallwahrscheinlichkeit zu befürchten.[1844] Allerdings wurde in *Kapitel 7* bereits aufgezeigt, dass die Strafgerichte die Bewährungszeit unabhängig von der Kriminalitätsform eher schematisch in Jahresschritten bemessen und von dem in § 56 a StGB eröffneten Ermessenspielraum zwischen zwei und fünf Jahren Bewährungszeit nur sehr eingeschränkt Gebrauch machen.[1845] *Schaubild 8.40* dokumentiert dementsprechend Umfang und Art der Rückfälligkeit nach angeordneter Bewährungszeit für die Verkehrskriminalität und Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1846]

[1839] Vgl. auch *Weigelt,* S. 155 ff.
[1840] In diesem Sinne auch *Weigelt,* S. 156.
[1841] *Weigelt,* S. 156.
[1842] Vgl. *Kapitel 7, 3.2.2*; *Weigelt,* S. 75, S. 156.
[1843] *Weigelt,* S. 157.
[1844] So auch *Weigelt,* S. 159.
[1845] Vgl. *Kapitel 7, 3.2.2.2.*
[1846] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.39a im Anhang.*

Schaubild 8.40: Rückfälligkeit nach angeordneter Bewährungszeit für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

Dauer der Bewährungszeit in der Bezugsentscheidung		(auch) Rückfall mit Verkehrsdelikten	nur Rückfall mit Nicht-Verkehrsdelikten	kein Rückfall
Verkehrsdelikte (n=7.111)	2 Jahre (n=2.264)	17%	19%	63%
	über 2 bis 3 Jahre (n=4.017)	17%	21%	62%
	über 3 bis 4 Jahre (n=656)	20%	20%	59%
	über 4 bis 5 Jahre (n=174)	18%	22%	59%
Nicht-Verkehrsdelikte (n=80.671)	2 Jahre (n=13.057)	7%	29%	64%
	über 2 bis 3 Jahre (n=23.868)	7%	32%	61%
	über 3 bis 4 Jahre (n=3.696)	8%	35%	57%
	über 4 bis 5 Jahre (n=892)	7%	34%	59%

Hierbei offenbart sich jedoch sowohl bei der Verkehrskriminalität als auch der „klassischen" Kriminalität eine sehr gleichmäßige Verteilung von Umfang und Art der Rückfälligkeit nach den unterschiedlichen Bewährungszeiten. Ferner sind auch im Hinblick auf die generellen Rückfallraten von Verkehrstätern und sonstigen Straftätern der jeweiligen Bewährungsdauergruppen kaum Unterschiede zu verzeichnen. Wenngleich die höchste Erfolgsquote im Sinne der Legalbewährung von 63 % (Verkehrsdelikte) bzw. 64 % (Nicht-Verkehrsdelikte) bei einer genau zweijährigen Bewährungszeit auszumachen ist, ist die Legalbewährung bei einer Bewährungszeit von über zwei Jahren nur geringfügig niedriger (jeweils 61 %). Allerdings können diese Ergebnisse aufgrund des hohen Datenverlustes[1847] nur unter Vorbehalt Geltung beanspruchen. Auf der anderen Seite konnte die empirische Untersuchung von *Weigelt* zu den Bewährungsstrafen einen nahezu identischen Verlauf der Rückfallraten nach angeordneter Bewährungszeit belegen.[1848] Dementsprechend ist die Vermutung legitim, dass die Länge der angeordneten Bewährungszeit kaum Rückschlüsse auf eine erhöhte Rückfallwahrscheinlichkeit der betroffenen Täter zulässt.[1849]

[1847] Vgl. *Kapitel 7, 3.2.2.2.*
[1848] *Weigelt*, S. 159 ff.
[1849] *Weigelt,* S. 161.

Schließlich gilt es den Einfluss der Bewährungshilfeunterstellung gemäß § 59 d StGB auf den Rückfall von Verkehrsstraftätern zu analysieren. Die Unterstellung unter die Bewährungshilfe erfolgt bei einer eher ungünstigen Sozialprognose, auf Grund derer eine erhöhte Rückfallwahrscheinlichkeit der betroffenen Tätergruppen zu erwarten ist.[1850] Wenn man sich die Rückfälligkeit von Verkehrstätern und sonstigen Delinquenten in Abhängigkeit von der Anordnung einer Bewährungsaufsicht vergegenwärtig *(Schaubild 8.41)*[1851], bestätigt sich diese Befürchtung eindrucksvoll.

Schaubild 8.41: Rückfälligkeit nach angeordneter Bewährungsaufsicht für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich

65 % der Verkehrstäter ohne Bewährungsaufsicht, aber nur 54 % der Verkehrstäter mit Bewährungsaufsicht bleiben während des dreijährigen Beobachtungszeitraums ohne weitere strafrechtliche Registrierung. Bei den Nicht-Verkehrstätern ist der Unterschied in den Rückfallraten mit einem Verhältnis von 68 % (keine Bewährungsaufsicht) zu 49 % (Bewährungsaufsicht) sogar noch weitaus stärker ausgeprägt. Immerhin wird indes über die Hälfte der Verkehrstäter nicht erneut straffällig, auch wenn sie aufgrund einer eher ungünstigen Sozialprognose der Bewährungsaufsicht unterstellt worden sind. Bei den „klassischen" Straftätern hingegen weisen 51 % der Bewährungshilfeprobanden eine Folgeentscheidung auf.

1850 Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 7, 3.2.2.3.*

1851 Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.40a im Anhang.*

Was das Verhältnis von verkehrsspezifischen und nicht-verkehrsspezifischen Rückfall angeht, besteht zwischen den Verkehrstätern kaum Unterschiede. Bei den Verkehrstätern ohne Bewährungsaufsicht entfallen 46 %, bei den Verkehrstätern mit Bewährungsaufsicht 48 % der Rückfälle auf erneute Straßenverkehrsstraftaten.

Zu Art und Umfang der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Bewährungshilfeunterstellung korrespondiert darüber hinaus die Deliktzusammensetzung bei beiden Tätergruppen, weil die Gruppe „ohne Bewährungsaufsicht" zu 42 % aus Trunkenheitstätern und zu 48 % aus Tätern des § 21 StVG besteht, während sich die Gruppe „mit Bewährungsaufsicht" zu 38 % aus Trunkenheitstätern und zu 53 % aus Tätern des § 21 StVG zusammensetzt. Hierbei wird wiederum deutlich, dass es primär die Verkehrstäter ohne Fahrerlaubnis sind, die sich oftmals durch eine allgemeine kriminelle Energie und ein damit einhergehendes erhöhtes Rückfallrisiko auszeichnen.

7.3.3 Geldstrafe

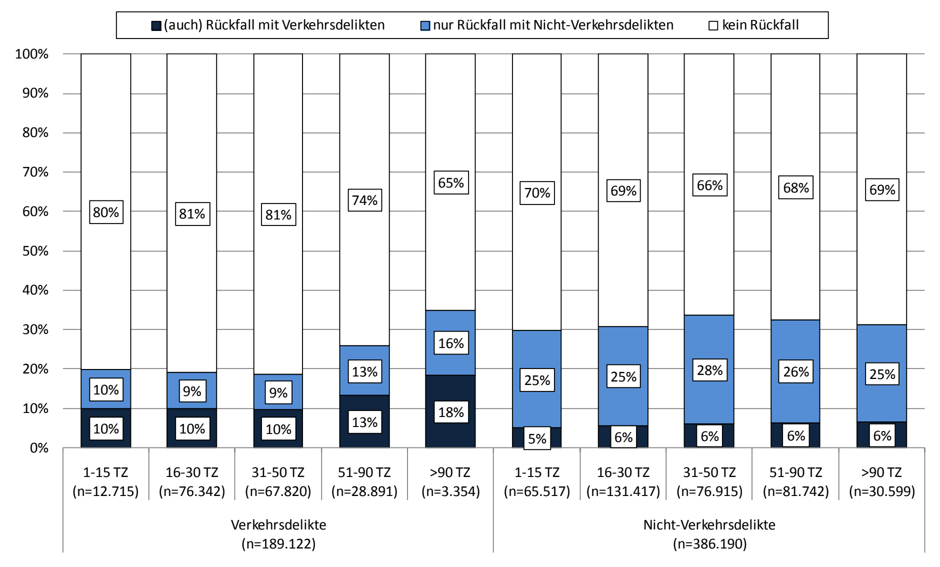
Die Geldstrafe ist die mit Abstand am häufigsten verhängte Sanktionsform im Erwachsenenstrafrecht. 80 % der allgemeinen Täter und sogar 93 % der Verkehrstäter, die in der Bezugsentscheidung nach StGB sanktioniert worden sind, erhalten eine Geldstrafe.[1852] Des Weiteren bestehen bei dieser Sanktionsform mit Abstand die größten Divergenzen in den Rückfallraten zwischen der Verkehrsdelinquenz und der „klassischen Kriminalität". Die Geldstrafe zielt in erster Linie auf die Bestrafung solcher Täter, die einer intensiveren Einwirkung zum Zwecke der Vermeidung zukünftiger Straftatbegehung nicht bedürfen. Es stellt sich die Frage, ob Unterschiede in den Rückfallquoten nach der Anzahl der Tagessätze existieren. Die Zahl der Tagessätze wird – wie die Höhe der Freiheitsstrafe – durch Einordnung der Tat in den gesetzlichen Strafrahmen nach allgemeinen Strafzumessungsgesichtspunkten bestimmt.[1853] Obschon die Schuld Grundlage der Strafzumessung ist (§ 46 I S. 1 StGB), sind als strafzumessungserhebliche Umstände auch präventive Überlegungen von Bedeutung. Spezialpräventiven Erwägungen können mithin eine schwerere Sanktionierung und damit eine höhere Tagessatzanzahl als notwendig erscheinen lassen. Im Umkehrschluss könnte mit zunehmender Zahl der Tagessätze auch die Rückfallwahrscheinlichkeit ansteigen.

Um diese These zu überprüfen, dokumentiert *Schaubild 8.42* den Umfang und die Art der Rückfälligkeit nach Anzahl der Tagessätze für die Verkehrskriminalität und Nicht-Verkehrskriminalität im Vergleich.[1854] Während sich die Rückfallraten bei den Nicht-Verkehrsdelikten unabhängig von der Tagessatzanzahl auf einem relativ gleichbleibendem Niveau bewegen, ist bei den Verkehrsdelikten ein deutlicher Anstieg der generellen Rückfallquote von zunächst 19 % auf 26 % ab einer

[1852] Vgl. im Einzelnen *Kapitel 7, 3.1* und *3.3*.
[1853] *Schäfer, u.a.,* Praxis der Strafzumessung, S. 27.
[1854] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.41a im Anhang*.

Anzahl von 51-90 Tagessätzen und sodann auf fast 35 % ab einer Tagessatzanzahl von mehr als 90 zu verzeichnen.

Schaubild 8.42: Rückfälligkeit nach Anzahl der Tagessätze bei Geldstrafen für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Bis zu einer Zahl von 50 Tagessätzen sind indes auch bei der Verkehrskriminalität nahezu keine Unterschiede sowohl bezüglich des Umfangs als auch der Art des Rückfalls festzustellen. In diesem Bereich sind ferner die Rückfallquoten bei den Verkehrsdelikten durchweg geringer als bei den Delikten der „klassischen" Kriminalität. Aber einer Anzahl von über 90 Tagessätzen kehrt sich dieses Verhältnis hingegen um. Interessant ist zudem, dass bei Verkehrsdelikten der verkehrsspezifische Rückfall nach der Verhängung einer Geldstrafe stets mindestens den gleichen Stellenwert einnimmt wie der nicht-verkehrsspezifische Rückfall. In den Anzahlgruppierungen 16-30 Tagessätzen, 31-90 Tagessätzen und ab 90 Tagessätzen ist der Rückfall mit (auch) Verkehrsdelikten sogar häufiger als der bloße Rückfall mit anderen Delikten. Die Täter mit einem Nicht-Verkehrsdelikt in der Bezugsentscheidung werden im Vergleich dazu nur selten mit Verkehrsdelinquenz rückfällig. Darüber hinaus differenziert bei den Nicht-Verkehrsdelikten die Anzahl der verhängten Tagessätze, die das Maß des verschuldeten Unrechts zum Ausdruck bringen, nicht im Hinblick auf den Rückfall.[1855] Vielmehr zeigen die Rück-

[1855] Siehe auch *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 55.

fallraten nach Geldstrafen von bis zu 50 Tagessätzen, welche die Masse der Geldstrafen bilden, nahezu keine Unterschiede zu den Rückfallraten nach 51-90 oder mehr als 90 Tagessätzen.

Der recht deutliche Anstieg der Rückfälligkeit von Verkehrstätern bei der Verhängung hoher Tagessätze darf freilich nicht auf eine (erhöhte) Negativwirkung der Geldstrafe zurückgeführt werden. Primär verantwortlich für die zunehmenden Rückfallraten dürfte eine unterschiedliche Deliktzusammensetzung in den Gruppierungen der Tagessätze sein. Demzufolge nimmt tendenziell mit steigender Tagessatzanzahl der Anteil von Tätern, die entweder ein Trunkenheitsdelikt im Straßenverkehr begangen oder ohne die erforderliche Fahrerlaubnis am Straßenverkehr teilgenommen haben, zu.[1856] Im Gegenzug nehmen die Anteile weniger schwerer Verkehrsdelikte mit Anstieg der Tagessätze ab. So werden zum Beispiel Täter des § 142 StGB besonders häufig mit Geldstrafen bis zu 30 Tagessätzen bestraft.[1857] Im Ergebnis dürfte also weniger die Art der Sanktionierung, als vielmehr das ihr zugrunde liegende Delikt für die Rückfallhäufigkeiten verantwortlich sein.

7.4 Rückfälligkeit nach straßenverkehrsspezifischen Sanktionen

Für die Bewertung der spezialpräventiven Wirkung des Verkehrsstrafrechts ist nicht so sehr die Hauptstrafe, sondern vielmehr die verkehrsspezifische Sanktionierung in Form der Entziehung der Fahrerlaubnis nach §§ 69 ff. StGB und des strafrechtlichen Fahrverbotes gemäß § 44 StGB von Bedeutung.[1858] Denn abgesehen von Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung sind die vom Strafgesetzbuch unter dem Gesichtspunkt einer Täterresozialisierung zur Verfügung gestellten Maßnahmen an der allgemeinen Kriminalität entwickelt worden.[1859] Allgemeine Kriminalität und Verkehrsdelinquenz sind aber durchaus verschiedene Bereiche.

Weil sich die straßenverkehrsspezifische Sanktionierung schon aufgrund der Regelanordnung in § 69 II StGB sehr unterschiedlich darstellt[1860], ist es an dieser Stelle wenig sinnvoll, die Rückfälligkeit nach verkehrsspezifischen Sanktionen für die Gesamtheit der Verkehrsdelikte zu untersuchen. Eine eingehende Analyse des Rückfallverhaltens in Abhängigkeit von der verkehrsspezifischen Sanktionierung erfolgt daher an späterer Stelle[1861] gesondert für jede einzelne Verkehrsstraftat. Somit wird hier lediglich der Einfluss der Sanktionsdauer auf das Rückfallverhal-

---

[1856] Bei 1-15 Tagessätzen beträgt der Anteil von §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB 14 %, der Anteil von § 21 StVG 37 %, bei 16-30 Tagessätzen 43 % (Alkohol) bzw. 22 % (§ 21 StVG). Die entsprechenden Anteile betragen sodann bei 51-90 Tagessätzen 60 % (Alkohol) und 23 % (§ 21 StVG) und schließlich ab 90 Tagessätzen 40 % (Alkohol) und 39 % (§ 21 StVG).

[1857] Bei 1-15 Tagessätzen entfallen auf Taten nach § 142 StGB 18 %, bei 16-30 Tagessätzen sind es 23 %. Ab 31 Tagessätzen liegt hingegen der Anteil von § 142 StGB bei unter 8 %.

[1858] In diesem Sinne auch *Jehle/Hohmann-Fricke*, ZJJ 2006, 286, 289.

[1859] *Cramer,* Unfallprophylaxe, S. 47.

[1860] Siehe *Kapitel 7, 4*.

[1861] Siehe sogleich Punkt *7.5*.

ten betrachtet. Wie bereits in *Kapitel 5* ausgeführt wurde[1862], stehen diesbezüglich die Daten zur Dauer der angeordneten Sperrfristen bei den Fahrerlaubnisentziehungen für eine Auswertung allerdings nicht zur Verfügung. Dementsprechend kann nur der Zusammenhang der Fahrverbotsdauer auf Art und Häufigkeit der Rückfälligkeit untersucht werden. Hierbei ist zu vermuten, dass mit zunehmender Dauer der verhängten Sanktion auch die Rückfallquote steigt. Zudem wird die Rückfälligkeit der Verkehrsdelinquenten noch weiter konkretisiert, indem unter Bezugnahme auf die am Anfang dieses Kapitels erläuterten Rückfallkategorien[1863] die Art des verkehrsspezifischen Rückfalls näher dargelegt wird.

Schaubild 8.43: Rückfälligkeit nach Dauer des Fahrverbotes bei den Straßenverkehrsdelikten

Allerdings zeigen die Ergebnisse in *Schaubild 8.43*[1864], dass Umfang und Art der Rückfälligkeit relativ gleichmäßig unabhängig von der Dauer des angeordneten Fahrverbotes verlaufen. Während Rückfallrate (19 %) sowie Art und Häufigkeit der Folgedelikte nach einem Fahrverbot von einem Monat und zwei Monaten nahezu identisch sind, steigt erst bei einer dreimonatigen Maximaldauer die Rückfallrate leicht auf 21 % an. Fast die Hälfte der Fälle (49 %), in denen ein Fahrverbot angeordnet worden ist, betreffen Verurteilungen wegen § 142 StGB.[1865] Die

[1862] Vgl. *Kapitel 5, 4.3.2.*
[1863] Vgl. Punkte *2.2* und *3.2.*
[1864] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.42a im Anhang.*
[1865] Bei einer Fahrverbotsdauer von einem Monat sind 51 %, bei zwei Monaten 54 % und bei drei Monaten 43 % der sanktionierten Verkehrsdelikte solche nach § 142 StGB.

Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss gewinnen hingegen erst bei der dreimonatigen Maximaldauer des Fahrverbotes an Bedeutung (15 %)[1866], was den leichten Anstieg der generellen Rückfallquote sowie des alkoholspezifischen Rückfalls erklären könnte. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis verteilt sich dagegen relativ gleichmäßig in den verschiedenen Strafdauergruppen.[1867]

Im Hinblick auf die Länge der Sperrfrist konnten Analysen auf Grundlage der Rückfalluntersuchung für das Bezugsjahr 1994 eine steigende Rückfallrate mit zunehmender Dauer der verhängten Sanktion belegen.[1868] Während eine unterschiedliche Länge der Sperrfrist im kurzfristigen Bereich von unter 12 Monaten noch kaum Einfluss auf die Höhe der Rückfallrate oder die Zusammensetzung der Rückfalldelikte hat, steigt die Rückfälligkeit bei einer längeren Sperrfrist von über zwei Jahren relativ stark an. Infolgedessen könnte man meinen, dass lange Sperrfristen unter spezialpräventiven Gesichtspunkten versagen oder sogar kontraproduktiv seien. Wahrscheinlicher erscheint indes, dass die Richter offensichtlich das Risiko richtig beurteilt und denjenigen längere Ungeeignetheit bescheinigt haben, die auch stärker rückfallgefährdet sind.[1869] Als Beleg für die These wird auf die Art der Folgedelikte verwiesen, die sich bei langer Dauer der Fahrerlaubnissperre nicht nur verstärkt aus weiteren Verkehrsdelikten, sondern auch zu beträchtlichen Anteilen aus Delikten der „klassischen“ Kriminalität zusammensetzen. Mithin handele es sich um Personen, die zum Teil auch außerhalb des Straßenverkehrs sozial auffällig sind und strafrechtlich in Erscheinung treten.[1870]

7.5 Rückfälligkeit bei den einzelnen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz in Abhängigkeit von der Sanktionierung

Zum Abschluss der Rückfallanalyse in Abhängigkeit von der Sanktionierung wird nun der Einfluss der Sanktionen auf die Rückfälligkeit bei den einzelnen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz analysiert. Hierfür wird für jedes in die Untersuchung einbezogene Verkehrsdelikt gesondert überprüft, wie sich die Art und Häufigkeit des Rückfalls nach den (Haupt-)Sanktionen sowie der Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung darstellt. Speziell die auf Verkehrstäter zugeschnittenen Sanktionsformen der Fahrerlaubnisentziehung und des Fahrverbotes dürften vorwiegend mit dem Ziel verbunden sein, weiteres abweichendes Verhalten im Straßenverkehr zu verhindern.[1871] Aus diesem Grund ist im Hinblick auf die nachfol-

[1866] Bei einem Monat sind nur 1 %, bei zwei Monaten 3 % der sanktionierten Verkehrsdelikte solche unter Alkoholeinfluss.

[1867] 1 Monat: 20 %; 2 Monate: 18 %; 3 Monate: 20 %.

[1868] *Kirchner*, in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 274; *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 250; vgl. auch oben Punkt *1.3*.

[1869] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 250.

[1870] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 250 f.

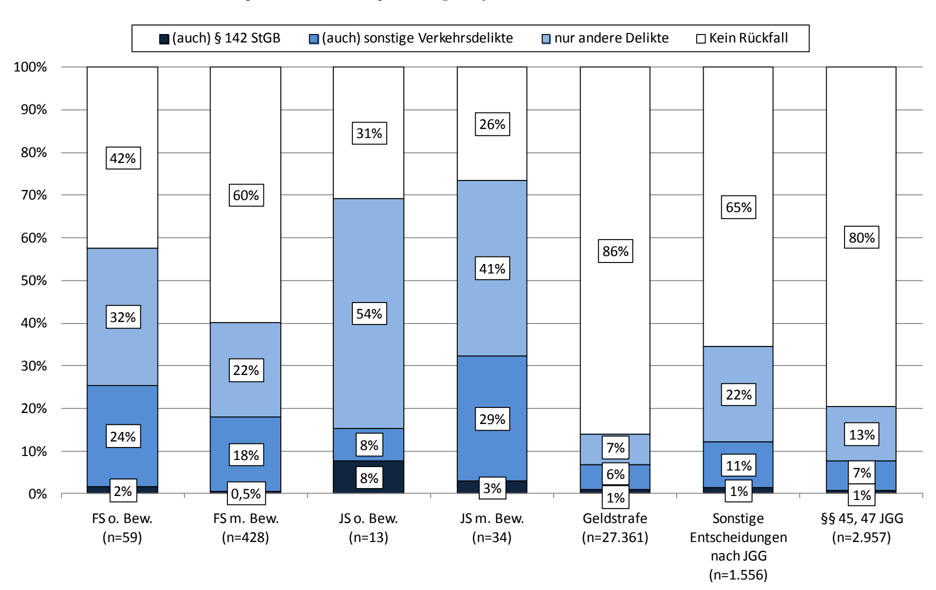
[1871] *Albrecht,* Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitstrafe Verurteilten, S. 66; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 160.

genden Analysen neben der generellen Rückfallquote insbesondere die Art des Rückfalls von Interesse. Hierfür wird die Rückfälligkeit der Verkehrsdelinquenten noch weiter konkretisiert, indem unter Bezugnahme auf die am Anfang dieses Kapitels erläuterten Rückfallkategorien[1872] die Deliktart des verkehrsspezifischen Rückfalls näher dargelegt wird. Ein weiterer Grund für dieses Vorgehen ist, dass eine verkehrsspezifische Sanktionierung in der Bezugsentscheidung – vor allem in Gestalt der Fahrerlaubnisentziehung – eine erhöhte Rückfallkriminalität mit Straftaten gemäß § 21 StVG befürchten lässt.

7.5.1 § 142 StGB

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB wird in der Bezugsentscheidung ganz überwiegend ambulant sanktioniert.[1873] Ein unbedingter Freiheitsentzug aufgrund diese Deliktes ist ohne Relevanz (n=72; 0,2 %). Des Weiteren erfolgt eine Sanktionierung nach dem JGG lediglich in 14 % der Verurteilungen wegen § 142 StGB.[1874] Dementsprechend ist vor allem bei unerlaubten Entfernen vom Unfallort die Geldstrafe die primäre Sanktionsform, die gegenüber 84 % der Täter verhängt wird.

Schaubild 8.44: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung aufgrund von unerlaubten Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB



[1872] Vgl. Punkt *2.2* und *3.2*.
[1873] Vgl. im Einzelnen *Kapitel 7, 2.* und *3.*
[1874] Zur Altersverteilung bei § 142 StGB siehe *Kapitel 6, 2.1.2*.

Schaubild 8.44 dokumentiert zunächst die Art der Rückfälligkeit bei den Tätern des § 142 StGB in Abhängigkeit von ihrer Sanktionierung mit einer Hauptstrafe.[1875] Wie bereits aus Schaubild 8.2 hervorgeht, weist das unerlaubte Entfernen vom Unfallort ein für den Bereich der Verkehrsdelinquenz sehr geringes Rückfallrisiko auf. Differenziert man nach der Sanktionsart der Bezugsentscheidung (Schaubild 8.44), zeigt sich indessen, dass die niedrige Rückfallrate im Wesentlichen auf die enorme Zahl der zu einer Geldstrafe verurteilten Verkehrsunfallfluchttäter zurückgeht, deren Rückfallrate bei sehr niedrigen 14 % liegt.

Wenn man sich ferner die Rückfälligkeit nach der Anzahl der Tagessätze, die Ausdruck des verschuldeten Unrechts sind, vergegenwärtig, ist ein nennenswerter Anstieg der Folgeentscheidungen erst ab 51 und mehr Tagessätzen festzustellen. Belaufen sich die Rückfallraten bei bis zu 30 Tagessätzen (n=19.526) noch auf sehr niedrigen 12 %, steigen diese zunächst auf 16 % bei 31-50 Tagessätzen (n=5.499), sodann auf 24 % bei 51-90 Tagessätzen (n=2.125) und schließlich auf 35 % bei mehr als 90 Tagessätzen (n=211) an. Parallel hierzu steigen auch die Rückfallhäufigkeiten mit (auch) alkoholbedingten Verkehrsdelikten bzw. (auch) Straftaten nach § 21 StVG. Ab einer Tagessatzanzahl von 51 und mehr werden die Verkehrsunfallfluchttäter zudem vermehrt mit Delikten der „klassischen" Kriminalität rückfällig.[1876] Der spezifische Rückfall hingegen befindet sich stets auf einem sehr niedrigen Niveau von etwa 1 %.

Für die kleine Tätergruppe, die zu freiheitsentziehenden Sanktionen verurteilt wurde, sind im Vergleich zu den mit Geldstrafe Verurteilten weitaus häufiger Folgeeintragungen registriert. Die generellen Rückfallquoten sind hier sogar noch deutlich höher als die entsprechenden Rückfallraten bei anderen Delikten.[1877] Allerdings dürfen diese Ergebnisse aufgrund der sehr kleinen Fallzahlen bei den freiheitsentziehenden Sanktionen nicht überbewertet werden. Besonders positiv ist schließlich die Legalbewährungsquote von 80 % nach Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG, welche bei Straftaten des § 142 StGB die am häufigsten verhängte Sanktionsform des JGG darstellt.

Wenn man sich schließlich die Art und Häufigkeit der Folgedelikte betrachtet, wird deutlich, dass der spezifische Rückfall, also die erneute Begehung einer Ver-

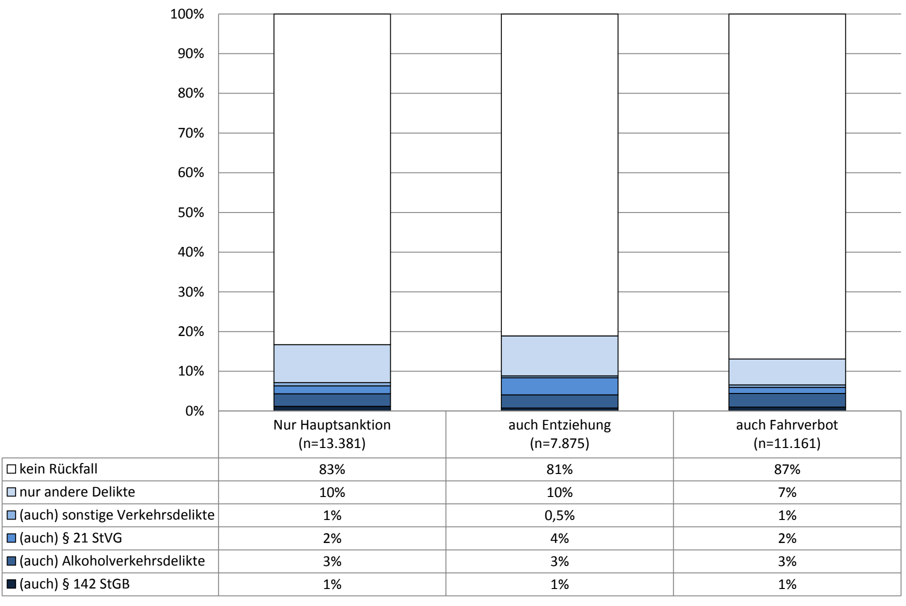
[1875] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.43a im Anhang*. 9 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der Untersuchung ausgeschlossen.

[1876] Bis zu einer Anzahl von einschließlich 30 Tagessätzen liegen die Anteile von (auch) Rückfällen mit Alkoholverkehrsdelikten bei 3 %, die Anteile von (auch) Rückfällen mit § 21 StVG bei 3 % und die Anteile von nur Rückfällen mit klassischen Delikten bei 6 %. Die Häufigkeiten von (auch) Rückfällen mit Alkoholverkehrsdelikten steigen sodann auf 5 % (51-90 TZ) bzw. 7 % (über 90 TZ). Bei den (auch) Rückfällen mit § 21 StVG ist ein Anstieg auf 5 % (51-90 TZ) bzw. 10 % (über 90 TZ) zu verzeichnen, während der ausschließliche Rückfall mit Delikten der klassischen Kriminalität auf 13 % (51-90 TZ) bzw. 15 % (über 90 TZ) zunimmt.

[1877] Rückfallraten bei den Nicht-Verkehrsdelikten insgesamt in Abhängigkeit von der Sanktionsart der Bezugsentscheidung: FS o. Bew.: 48 % ; FS m. Bew.: 38 %; JS o. Bew.: 69 %; JS m. Bew.: 62 %; Gelstrafe: 31 %; sonstige Entscheidungen nach JGG: 56 %; §§ 45, 47 JGG: 36 %.

kehrsunfallflucht, von sehr untergeordneter Bedeutung ist. Dem erhöhten Wert nach einer Jugendstrafe ohne Bewährung kann aufgrund der verschwindend geringen Fallzahl (n=13) kein Aussagewert beigemessen werden. Zudem weisen Täter des § 142 StGB im Durchschnitt häufiger nur Folgeentscheidungen mit Nicht-Verkehrsdelikten auf. Lediglich bei der großen Masse der zu einer Geldstrafe Verurteilten ist das Verhältnis von verkehrsspezifischen und sonstigen Rückfall nahezu ausgeglichen. Am häufigsten zeigt sich der bloße Rückfall mit Delikten der allgemeinen Kriminalität bei den freiheitsentziehenden Maßnahmen. Es handelt sich also um Personen, die auch außerhalb des Straßenverkehrs sozial auffällig sind und strafrechtlich in Erscheinung treten. Dies dürfte auch der Grund für ihre vergleichsweise harte Sanktionierung in der Bezugsentscheidung sein. Der erhöhte Anteil nicht-verkehrsspezifischer Rückfälle nach Sanktionen des JGG ist nicht weiter erstaunlich und entspricht den Erkenntnissen, dass jüngere Jahrgänge gemeinhin eine kriminalitätsträchtigere Gruppe darstellen.[1878]

Schaubild 8.45: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von unerlaubten Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB



	Nur Hauptsanktion (n=13.381)	auch Entziehung (n=7.875)	auch Fahrverbot (n=11.161)
kein Rückfall	83%	81%	87%
nur andere Delikte	10%	10%	7%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	0,5%	1%
(auch) § 21 StVG	2%	4%	2%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	3%	3%	3%
(auch) § 142 StGB	1%	1%	1%

Interessanter für die Beurteilung des Rückfallverhaltens dürfte es sein, ob neben der Sanktionierung mit einer Hauptstrafe noch ein Fahrerbot oder eine Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet worden ist. Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort wird zu 41 % nur mit einer Hauptstrafe, zu 34 % mit einem zusätzlichen

[1878] Siehe auch oben zum Zusammenhang von Alter und Rückfälligkeit Punkt *4.1*.

Fahrverbot und zu 24 % mit einer zusätzlichen Entziehung der Fahrerlaubnis sanktioniert.[1879] Im Vergleich zu den übrigen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz wird gegenüber Verkehrsunfallfluchttätern also vermehrt von der Anordnung eines Fahrverbotes Gebrauch gemacht. Bei diesen Tätern verspricht man sich anscheinend von der dem Fahrverbot innewohnenden Warn- und Besinnungsfunktion eine besonders positive Wirkung. *Schaubild 8.45* verdeutlicht deswegen den Umfang und die Art des Rückfalls nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung bei Straftaten gemäß § 142 StGB.[1880]

Hierbei zeigt sich in der Tat, dass die generelle Rückfallrate nach der zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes mit 13 % am geringsten ist. Dennoch sind auch die Legalbewährungsquoten nach der alleinigen Hauptstrafe mit 83 % bzw. nach der zusätzlichen Entziehung der Fahrerlaubnis mit 81 % immer noch sehr positiv. Gleichwohl scheint die Verhängung eines zusätzlichen Fahrverbots das wirksamere Mittel zu sein. Bemerkenswert ist jedoch, dass nach der Anordnung eines Fahrverbotes im Vergleich zu der alleinigen Hauptstrafe die Häufigkeit der erneuten Begehung von Verkehrsdelikten nicht abnimmt, sondern die geringere Rückfallquote ausschließlich aus einer geringeren Wiederverurteilungsrate wegen Delikten der „klassischen" Kriminalität resultiert. Die Warn- und Besinnungsfunktion des Fahrverbotes scheint sich mithin positiv auf die Verhinderung allgemeiner Folgekriminalität auszuwirken. Ferner schneidet im Vergleich zur Entziehung sogar die Verhängung allein einer Hauptstrafe besser ab, weil nicht nur die generelle Rückfallrate – wenn auch geringfügig (um 2 %) – niedriger ist, sondern auch die Rückfallhäufigkeit von Straftaten gemäß § 21 StVG nach der Entziehung der Fahrerlaubnis von 2 % (nur Hauptsanktion oder auch Fahrverbot) auf 4 % zunimmt. Beim Fahren ohne Fahrerlaubnis handelt es sich hier also um eine Deliktform, die gerade durch die verhängte Sanktion bedingt ist.[1881] Um diese Aussagen zu validieren, muss jedoch noch genauer untersucht werden, ob es sich in den unterschiedlichen Sanktionsgruppen jeweils um dieselbe Art bzw. Verteilung von Hauptsanktionen handelt oder ob diese stark variieren.[1882] Hierbei zeigt sich, dass sich die alleinige Verhängung einer Hauptsanktion größtenteils aus Geldstrafen (74 %) und Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG (21 %) zusammensetzt. Die alleinige Verhängung einer freiheitsentziehenden Sanktion ist hingegen praktisch bedeutungslos (0,6 %). Vergleichbares gilt bei der zusätzlichen Verhängung eines Fahrverbotes, wo allerdings die (parallele) Verhängung einer Freiheits- oder Jugendstrafe noch seltener ist (0,2 %) und der absolute Großteil (95 %) auf die Geldstrafe entfällt. Hierzu korrespondiert, dass gegen jugendliche und heranwachsende Täter des § 142 StGB weitaus seltener ein Fahrverbot angeordnet wird.[1883]

[1879] Vgl. *Kapitel 7, 4.1, Schaubild 7.20.*
[1880] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.43b im Anhang.*
[1881] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 292.
[1882] *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2006, 286, 292 (Fußnote 25).
[1883] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 7, 4.2.1.*

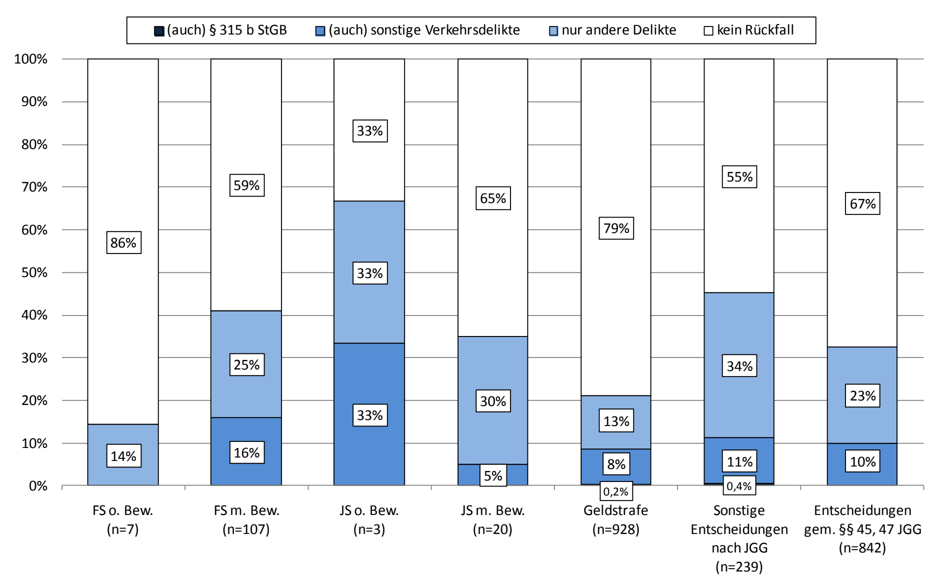
Schließlich wird aber auch neben der Fahrerlaubnisentziehung überwiegend (87 %) eine Geldstrafe verhängt. Zu immerhin 5 % werden die betroffenen Täter jedoch mit einer Freiheitsstrafe belegt, was die etwas höhere Rückfälligkeit nach Fahrerlaubnisentziehungen erklären könnte.

7.5.2 § 315 b StGB

Der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr wird ebenfalls vorwiegend mit ambulanten Reaktionsformen sanktioniert.[1884] Im Vergleich zu den meisten Verkehrsdelikten werden jedoch häufiger Sanktionen des JGG verhängt, was unmittelbar mit der Altersverteilung bei § 315 b StGB zusammenhängt.[1885] Eine zusätzliche Anordnung einer verkehrsausschließenden Sanktion ist eher die Ausnahme und erfolgt lediglich in 37 % aller relevanten Bezugstaten.[1886]

Schaubild 8.46 verdeutlicht wiederum zunächst die Art der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Sanktionierung mit einer Hauptstrafe.[1887]

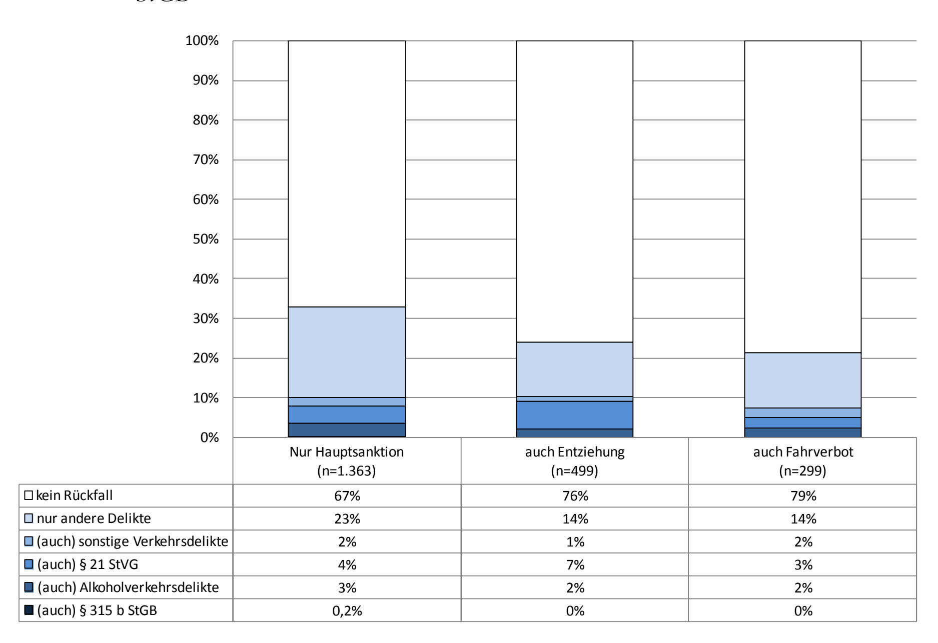
Schaubild 8.46: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung aufgrund von gefährlichen Eingriffen in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB



[1884] Vgl. im Einzelnen *Kapitel 7, 2.* und *3.*
[1885] Zur Altersverteilung bei § 315 b StGB siehe *Kapitel 6, 2.1.2.*
[1886] Vgl. *Kapitel 7, 4.1, Schaubild 7.20.*
[1887] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.44a im Anhang*. 15 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der Untersuchung ausgeschlossen.

Selbst bei den als abstrakt schwerwiegend einzustufenden Verkehrsverstößen gemäß § 315 b StGB werden 71 % der Täter während des dreijährigen Beobachtungszeitraumes nicht rückfällig (vgl. Schaubild 8.2). Wiederum ist es die Masse der zu Geldstrafe Verurteilten, die eine sehr geringe Rückfallrate aufweist (21 %). Ähnlich wie bei Straftaten nach § 142 StGB steigt auch beim gefährlichen Eingriff die Rückfälligkeit vor allem ab einer Tagessatzanzahl von 51 und mehr an.[1888] Zudem werden Täter des § 315 b StGB mit steigender Anzahl der Tagessätze insbesondere vermehrt mit Delikten der „klassischen" Kriminalität auffällig. Jugendliche und Heranwachsende, die einen Täteranteil von 54 % bilden, werden zu 33 % erneut straffällig, wenn sie in der Bezugsentscheidung mit §§ 45, 47 JGG sanktioniert worden sind. Nach sonstigen Entscheidungen des JGG ist eine Rückfallquote von 45 % auszumachen. Die im Vergleich zu den Sanktionen des StGB erhöhte Rückfallquote bei jugendstrafrechtlichen Maßnahmen entspricht der kriminologischen Erkenntnis, dass jüngere Jahrgänge generell stärker kriminalitätsbelastet sind. Was die Häufigkeit und Art der Folgedelikte angeht, ist festzuhalten, dass die wiederholte Begehung eines gefährlichen Eingriffs praktisch nicht stattfindet. Ferner begehen Täter des § 315 b StGB unabhängig von ihrer Sanktionierung im Falle des Rückfalls überwiegend Delikte der „klassischen" Kriminalität.

Schaubild 8.47: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von gefährlichen Eingriffen in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB



	Nur Hauptsanktion (n=1.363)	auch Entziehung (n=499)	auch Fahrverbot (n=299)
kein Rückfall	67%	76%	79%
nur andere Delikte	23%	14%	14%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	2%	1%	2%
(auch) § 21 StVG	4%	7%	3%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	3%	2%	2%
(auch) § 315 b StGB	0,2%	0%	0%

[1888] Bis 50 TZ beträgt die Legalbewährungsquote 81 %, ab 51 TZ aufwärts 77 %.

Betrachtet man schließlich Umfang und Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung *(Schaubild 8.47)*[1889], zeigt sich die höchste generelle Rückfallrate (knapp 33 %) nach der alleinigen Verhängung einer Hauptstrafe. Nach einer zusätzlichen Entziehung der Fahrerlaubnis liegt die Rückfallquote bei 24 %, während die zusätzliche Anordnung eines Fahrverbotes zu 21 % Folgeentscheidungen nach sich zieht. Die Folgeentscheidungen setzen sich nach der alleinigen Ahndung mit einer Hauptstrafe zu 23 % aus Delikten der „klassischen" Kriminalität zusammen, wohingegen dieser Anteil bei der Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion nur jeweils 14 % beträgt. Auffällig ist zudem der erhöhte Anteil von 7 % der (auch) Rückfälle mit § 21 StVG nach der Maßregel des § 69 StGB, der wiederum unmittelbar auf die vorangegangene Fahrerlaubnisentziehung in der Bezugsentscheidung zurückzuführen sein dürfte. Denn bei den anderen Sanktionierungsarten ist lediglich ein Rückfall mit § 21 StVG von 4 % (nur Hauptsanktion) bzw. 3 % (auch Fahrverbot) zu verzeichnen.

Insgesamt könnte man aufgrund der unterschiedlichen Rückfallraten und der Zusammensetzung der Folgedelikte zu dem Ergebnis gelangen, dass die zusätzliche Anordnung einer verkehrsausschließenden Sanktion – insbesondere des Fahrverbotes – bei Straftaten gemäß § 315 b StGB in spezialpräventiver Hinsicht besonders wirksam ist. Allerdings bedarf es für einen derartigen Rückschluss einer Validierung dahingehend, ob nicht vorwiegend die Altersverteilung – und damit einhergehend die Verteilung der Hauptsanktionen – bei den jeweiligen Sanktionierungsgruppen für die Divergenzen in den Rückfallquoten verantwortlich ist. Denn in *Kapitel 7* konnte dargelegt werden, dass sowohl die Entziehung der Fahrerlaubnis als auch die Anordnung eines Fahrverbotes gegenüber jugendlichen und heranwachsenden Verkehrstätern des § 315 b StGB deutlich seltener erfolgt als gegenüber Erwachsenen.[1890] Infolgedessen ist zu vermuten, dass die alleinige Hauptstrafe vorwiegend junge Tätergruppen betrifft, die ohnehin stärker kriminalitätsbelastet und rückfallgefährdet – vor allem mit Delikten der „klassischen" Kriminalität – sind.[1891] Eine entsprechende Analyse kann diese These bestätigen: Während sich Täter des § 315 b StGB, die ausschließlich mit einer Hauptstrafe sanktioniert werden, zum Großteil aus Jugendlichen (52 %) und Heranwachsenden (23 %) zusammensetzen, sind Jugendliche bei der zusätzlichen Anordnung einer verkehrsausschließenden Sanktion nur zu jeweils 2 %, Heranwachsende zu 16 % (auch Entziehung der Fahrerlaubnis) bzw. 14 % (auch Fahrverbot) vertreten. Mit dieser Altersverteilung einhergehend, setzen sich die alleinigen Hauptsanktionen zu 62 % aus Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG und zu 12 % aus sonstigen Entscheidungen nach JGG zusammen, wohingegen auf die Geldstrafe lediglich ein Anteil von 23 % entfällt. Grundlegend anders stellt sich indes die Verteilung der Sanktionen bei der zusätzlichen Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktio-

---

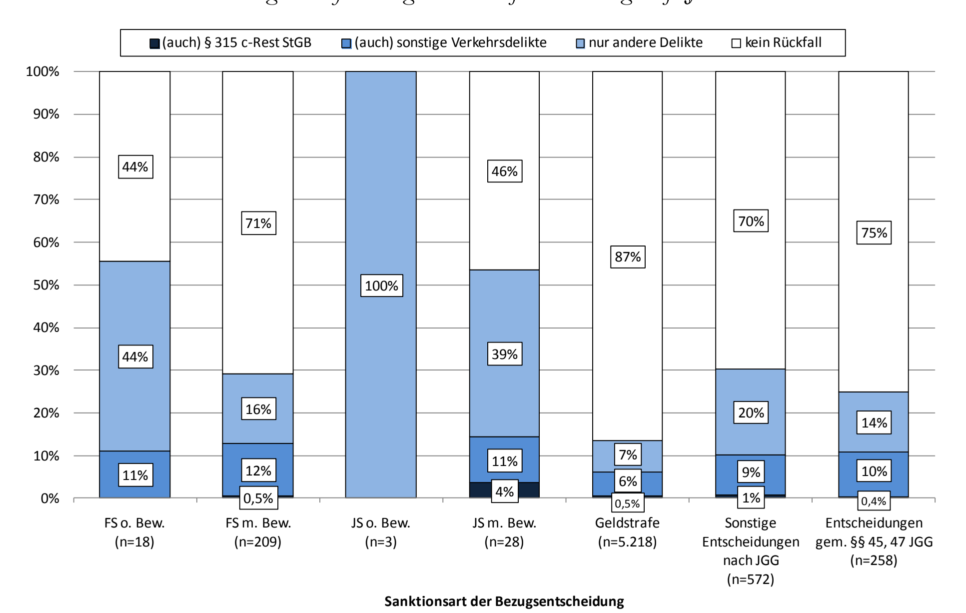
[1889] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.44b im Anhang*.
[1890] Vgl. *Kapitel 7, 4.2.1*.
[1891] Siehe zum Zusammenhang von Alter und Rückfälligkeit oben Punkt *4.1*.

nen dar. Neben der Fahrerlaubnisentziehung wird in 70 % der Fälle eine Geldstrafe und in 14 % der Fälle eine bedingte Freiheitsstrafe verhängt. Jugendstrafrechtliche Sanktionen spielen hingegen nur bei 12 % der Entziehungen eine Rolle. Die Hauptstrafen neben der Anordnung eines Fahrverbotes sind zu 87 % Geldstrafen und zu 11 % sonstige Entscheidungen nach dem JGG. Im Ergebnis scheinen es also primär Tätermerkmale, insbesondere in Gestalt des Alters, zu sein, welche für die differenziellen Ergebnisse verantwortlich sind.

7.5.3 § 315 c-Rest StGB

Die nicht alkoholbedingte Gefährdung des Straßenverkehr (§ 315 c-Rest StGB) wird überwiegend mit der Geldstrafe (82 %) sanktioniert. Sowohl freiheitsentziehende Sanktionsformen des StGB (insgesamt 4 %) als auch eine Sanktionierung nach dem JGG (13 %) sind eher selten.[1892] Letzteres hängt unmittelbar mit dem Erfordernis einer Fahrerlaubnis als legale Zugangsmöglichkeit zum motorisierten Straßenverkehr zusammen.[1893] Zudem stellt die Sanktionierung mit einer alleinigen Hauptstrafe den Ausnahmefall (11 %) dar.[1894] Vor allem wird 63 % der Täter auch die Fahrerlaubnis entzogen (vgl. § 69 II StGB).

Schaubild 8.48: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung aufgrund von nicht alkoholbedingten Gefährdungen des Straßenverkehrs gemäß § 315 c-Rest StGB



[1892] Vgl. im Einzelnen *Kapitel 7, 2.* und *3.*
[1893] Zur Altersverteilung bei § 315 c-Rest StGB siehe *Kapitel 6, 2.1.2.*
[1894] Vgl. *Kapitel 7, 4.1, Schaubild 7.20.*

Die Analyse der Art der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Sanktionierung mit einer Hauptsanktion *(Schaubild 8.48)*[1895] offenbart, dass die sehr niedrige Rückfallrate von 16 % bei der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol (vgl. Schaubild 8.2) erneut im Wesentlichen auf die große Zahl der zu einer Geldstrafe verurteilten Täter zurückzuführen ist, deren Legalbewährungsquote enorme 87 % beträgt. Im Hinblick auf die Anzahl der Tagessätze nimmt auch hier die Legalbewährung mit zunehmenden Tagessätzen leicht ab.[1896] Die große Masse der Geldstrafen (53 %) entfällt hierbei auf 31-50 Tagessätzen[1897], die eine Legalbewährung von 88 % nach sich ziehen. Die zu unbedingten Freiheitsentziehungen Verurteilten weisen zwar im Vergleich dazu beachtliche Rückfallraten auf, allerdings sind diese wegen der verschwindend geringen Fallzahlen (n=21) zu vernachlässigen. Wenngleich die Rückfallquoten bei den übrigen Sanktionsformen ebenfalls deutlich höher sind als nach der Verhängung einer Geldstrafe, so liegen diese immer noch erheblich unter den entsprechenden Rückfallquoten von aufgrund anderer Delikte verurteilten Straftätern.[1898] Insbesondere die mit einer nicht-freiheitsentziehenden Maßnahme sanktionierten Jugendlichen und Heranwachsenden weisen zu 70 % (sonstige Entscheidungen nach JGG) bzw. sogar 75 % (§§ 45, 47 JGG) keine Folgeentscheidung auf.

In Bezug auf die Art der Rückfalldelikte erhalten die nicht unter Alkoholeinfluss stehenden Gefährder des Straßenverkehrs im Durchschnitt etwas häufiger nur Folgeentscheidungen mit Nicht-Verkehrsdelikten (vgl. bereits Schaubild 8.2). Bei der großen Masse der zu einer Geldstrafe Verurteilten ist das Verhältnis von verkehrsspezifischen und sonstigen Rückfall allerdings nahezu ausgeglichen. Des Weiteren spielt der spezifische Rückfall, also die erneute Verwirklichung einer nicht alkoholbedingten Straßenverkehrsgefährdung, so gut wie keine Rolle.

Betrachtet man den Zusammenhang zwischen der Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung und der Art und Häufigkeit der Folgeentscheidungen (*Schaubild 8.49*)[1899], zeigen sich zwischen der alleinigen Ahndung mit einer Hauptstrafe und der zusätzlichen Ahndung mit einer Fahrerlaubnisentziehung, die den Regelfall bei Verurteilungen gemäß § 315 c-Rest StGB darstellt (vgl. § 69 II StGB), nur marginale Unterschiede. Bei gleicher genereller Rückfallrate sind vor allem die (auch) Rückfälle mit § 21 StGB nach der Entziehung der Fahrerlaubnis in der Bezugsentscheidung leicht erhöht. Die Verhängung eines zusätzlichen Fahrverbotes zieht indes die wenigsten verkehrsspezifischen und nicht-verkehrsspezifischen Rückfälle nach sich.

[1895] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.45a im Anhang*. 29 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der Untersuchung ausgeschlossen.

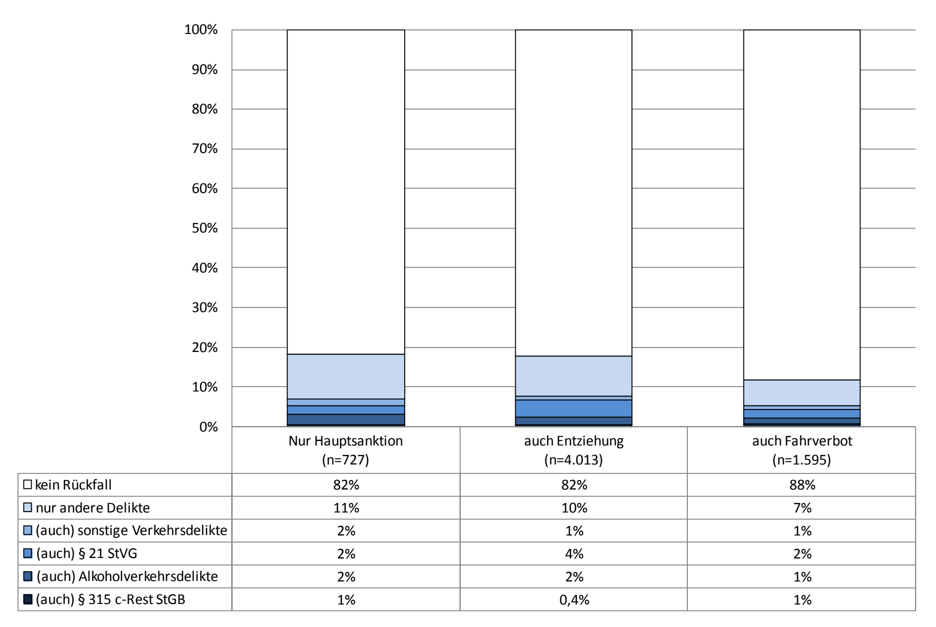
[1896] Bei 16-30 TZ beträgt die Legalbewährungsquote 90 %, bei 31-50 TZ 88 %, bei 51-90 TZ 83 % und bei über 90 TZ 79 %.

[1897] Siehe im Einzelnen *Kapitel 7, 3.3, Schaubild 7,19*.

[1898] Vgl. nur die entsprechenden Rückfallraten bei den Nicht-Verkehrsdelikten: FS m. Bew.: 38 %; JS m. Bew.: 62 %; sonstige Entscheidungen nach JGG: 56 %; §§ 45, 47 JGG: 36 %.

[1899] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.45b im Anhang*.

Schaubild 8.49: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von nicht alkoholbedingten Gefährdungen des Straßenverkehrs gemäß § 315 c-Rest StGB



	Nur Hauptsanktion (n=727)	auch Entziehung (n=4.013)	auch Fahrverbot (n=1.595)
kein Rückfall	82%	82%	88%
nur andere Delikte	11%	10%	7%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	2%	1%	1%
(auch) § 21 StVG	2%	4%	2%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	2%	1%
(auch) § 315 c-Rest StGB	1%	0,4%	1%

Dabei setzt sich die Gruppe der mit auch einem Fahrverbot Sanktionierten vermutlich größtenteils aus günstig prognostizierten Tätern zusammen, bei denen trotz Erfüllung des Regeltatbestandes gemäß § 69 II StGB ausnahmsweise von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen wurde. Die zukünftige Fahreignung wurde wohl trotz verkehrsspezifischer Pflichtverletzung noch als positiv beurteilt und daher die Warn- und Besinnungsfunktion des strafrechtlichen Fahrverbotes als ausreichend erachtet. Diese positive Gefährlichkeitsprognose (für den Straßenverkehr) dürfte sich hier in den geringeren Rückfallquoten widerspiegeln. Zudem bestehen bei einer vergleichenden Betrachtung sowohl der Altersverteilung als auch der Verteilung der Hauptstrafen keine derart gravierenden Unterschiede in den beiden verkehrsspezifischen Sanktionierungsruppen, um damit die Differenzen in beiden Rückfallraten erklären zu können.

7.5.4 Trunkenheitsdelikte (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB)

Die alkoholbedingten Straßenverkehrsdelikte werden zu 91 % mit einer Geldstrafe sanktioniert. Aufgrund der Altersverteilung bei den Trunkenheitsdelikten[1900] spielen Sanktionen des JGG mit einem Anteil von 4 % eine absolut untergeordnete Rolle. Des Weiteren wird bei einer entsprechenden Verurteilung regelmäßig die

[1900] Zur Altersverteilung bei den Trunkenheitsdelikten siehe *Kapitel 6, 2.1.1.*

Fahrerlaubnis entzogen (vgl. § 69 II StGB). Im Gegensatz zu den übrigen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz bestehen diesbezüglich auch weitaus geringere Divergenzen zwischen den Altersjahrgängen.[1901] Selbst gegenüber jugendlichen Trunkenheitstätern wird in 55 % der Fälle, gegenüber heranwachsenden Trunkenheitstätern in 89 % der Fälle von der Maßregel gemäß §§ 69 ff. StGB Gebrauch gemacht.[1902]

Schaubild 8.50: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung aufgrund von Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss gemäß §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB

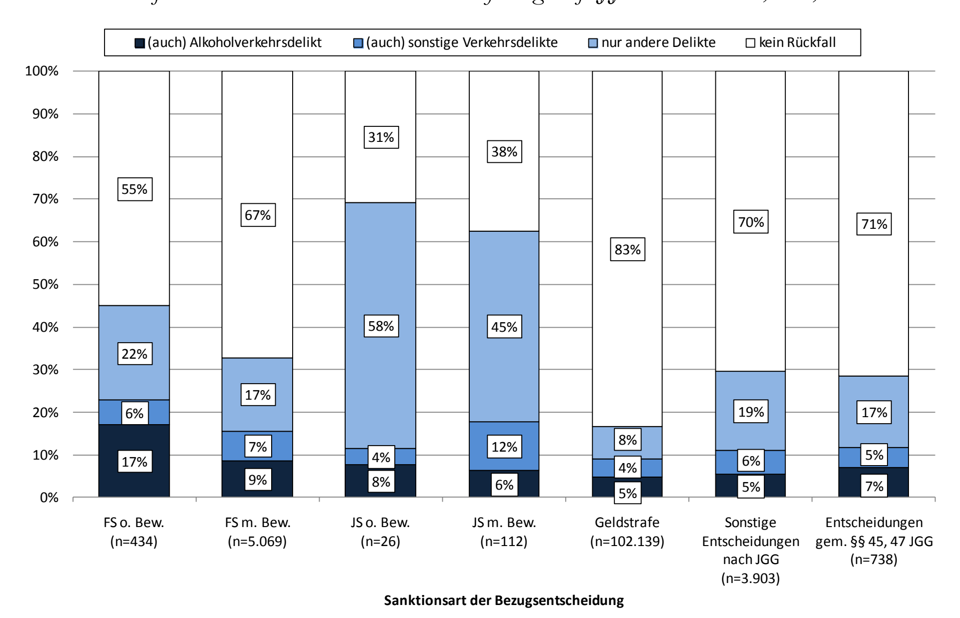


Schaubild 8.50 dokumentiert die Art der Rückfälligkeit bei den Alkoholtätern in Abhängigkeit von ihrer Sanktionierung mit einer Hauptstrafe.[1903] Alkoholtäter im Straßenverkehr weisen eine generelle Rückfallrate von verhältnismäßig geringen 18 % auf, obgleich für diese Tätergruppe eher ein erhöhtes Rückfallrisiko angenommen wird. Diese niedrige Rückfallrate ist im Wesentlichen der großen Zahl

[1901] Siehe im Einzelnen *Kapitel 7, 4.2.1.*

[1902] Erwachsenen Trunkenheitstätern wird ebenfalls zu 89 % die Fahrerlaubnis entzogen.

[1903] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.46a im Anhang*. 64 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der Untersuchung ausgeschlossen. Vgl. darüber hinaus auch die entsprechende Analyse bei *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 110. Dort sind allerdings Trunkenheitsdelikte nach § 323 a StGB nicht erfasst.

der zu einer Geldstrafe verurteilten Alkoholdelinquenten geschuldet, deren Rückfallquote bei lediglich 17 % liegt.[1904]

Wenn man sich darüber hinaus die Rückfallraten in Abhängigkeit von den Tagessätzen betrachtet, ist ein deutlicher Anstieg der Rückfälligkeit auf knapp 30 % erst bei Anzahl von mehr als 90 Tagessätzen zu verzeichnen.[1905] Bis zu einer Anzahl von 90 Tagessätzen verlaufen Art und Häufigkeiten der Folgeentscheidungen auf einem relativ gleichmäßigen Niveau.[1906] Obwohl freilich die zu freiheitsentziehenden Sanktionen verurteilten Trunkenheitstäter im Vergleich dazu beachtliche Rückfallraten aufweisen, sind diese immer noch deutlich niedriger als bei anderen Straftaten.[1907] Auch die mit einer nicht freiheitsentziehenden Reaktionsform des JGG sanktionierten Alkoholtäter werden zu einem beachtlichen Anteil nicht erneut straffällig.

Schließlich ist zu konstatieren, dass der alkoholspezifische Rückfall – unabhängig von der Sanktionsform der Bezugsentscheidung – stets von relativ hoher Bedeutung ist. Die entsprechenden Anteile schwanken zwischen 5 % (Geldstrafe; sonstige Entscheidungen nach JGG) über 9 % (Freiheitsstrafe mit Bewährung) bis hin zu beachtenswerten 17 % (Freiheitsstrafe ohne Bewährung). Speziell die hohe einschlägige Rückfallquote bei zu Freiheitsstrafe verurteilten Trunkenheitstätern deutet darauf hin, dass es sich bei diesen Personen um eine sehr problematische Tätergruppe innerhalb der Alkoholdelinquenten handelt, die vermutlich bereits zuvor wegen Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr aufgefallen sind. In der Tat belegt eine entsprechende Analyse der Voreintragungen, dass 98 % der zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilten Alkoholtäter vorbestraft und 73 % auch eine Voreintragung wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdeliktes aufweisen. Vergleichbares gilt für die Trunkenheitstäter, die in der Bezugsentscheidung eine Freiheitsstrafe zur Bewährung erhalten haben. 97 % dieser Täter sind vorbestraft und 80 % wurden bereits zuvor wegen eines Alkoholdeliktes im Straßenverkehr registriert. Interessant ist zudem die Analyse des Rückfallverhaltens nach Dauer der freiheitsentziehenden Sanktionen. Hierbei ist festzustellen, dass sowohl die generelle Rückfallrate als auch der spezifische Alkoholrückfall mit zunehmender Dauer der unbedingten Freiheitsstrafe relativ stetig abnehmen.[1908]

[1904] So auch *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 110.

[1905] Dieser Anstieg betrifft im Wesentlichen (auch) Rückfälle mit § 21 StVG und ausschließliche Rückfälle mit Delikten der „klassischen" Kriminalität.

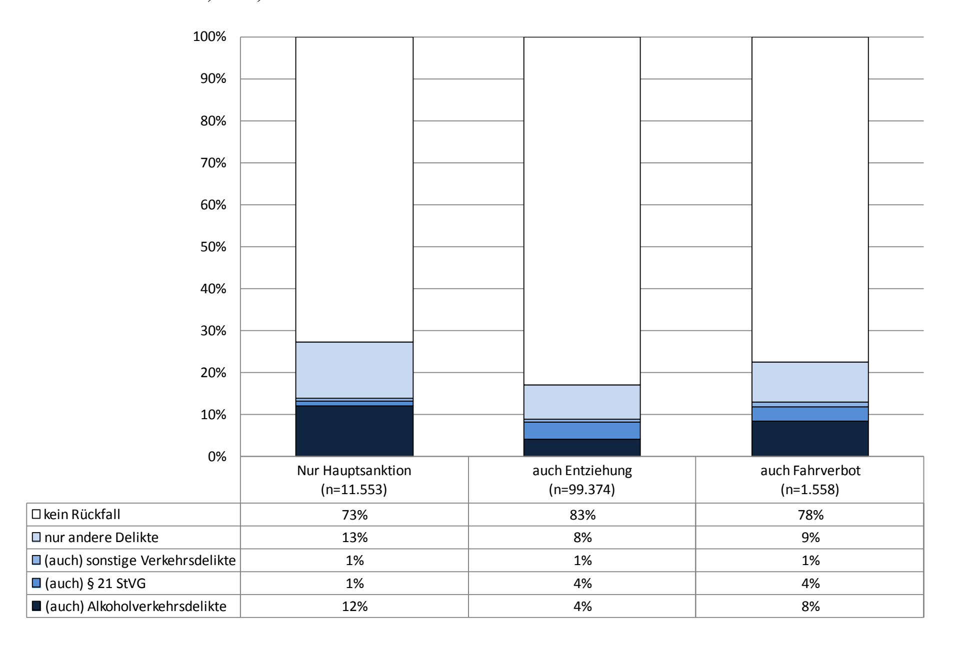
[1906] Die durchschnittliche Rückfallrate beträgt 17 %.

[1907] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 110.

[1908] Bei einer unbedingten Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten (n=207) beträgt die allgemeine Rückfallrate 45 %, bei einer Dauer von sechs Monaten bis zu einem Jahr (n=174) 46 %, bei einer Dauer von einem bis zu zwei Jahren (n=46) 39 % und bei einer Dauer über zwei Jahren (n=7) 14 %. Der (auch) Alkoholrückfall hat bei einer Dauer bis zu sechs Monaten einen Anteil von 22 %, bei einer Dauer von sechs Monaten bis zu einem Jahr einen Anteil von 15 % und bei einer Dauer von über einem Jahr einen Anteil von unter 4 %.

Wenngleich Alkoholtäter zu einem nicht unerheblichen Anteil nur Folgeentscheidungen mit Nicht-Verkehrsdelikten aufweisen, so gilt doch für die große Masse der mit einer Geldstrafe Sanktionierten, dass die erneute Begehung eines Verkehrsdeliktes häufiger ist als der bloße Rückfall mit Delikten der „klassischen" Kriminalität. Speziell diese Gruppe verhält sich im „normalen" Leben überwiegend sozial unauffällig und tritt mithin außerhalb des Straßenverkehrs sehr selten strafrechtlich in Erscheinung.

Schaubild 8.51: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss gemäß §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB



	Nur Hauptsanktion (n=11.553)	auch Entziehung (n=99.374)	auch Fahrverbot (n=1.558)
kein Rückfall	73%	83%	78%
nur andere Delikte	13%	8%	9%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	1%	1%
(auch) § 21 StVG	1%	4%	4%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	12%	4%	8%

Besondere Aufmerksamkeit gilt der Analyse von Art und Häufigkeit der Folgedelikte in Abhängigkeit von der verkehrsspezifischen Sanktionierung *(Schaubild 8.51)*[1909]. Es scheint, als sei für die Alkoholtäter die Sanktionierung durch eine Hauptstrafe mit einer zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung das spezialpräventiv effektivste Mittel.[1910] Während die alleinige Bestrafung mit einer Hauptsanktion zu 27 % eine Folgeentscheidung nach sich zieht, sind es sind es nach einer zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung rund 10 % weniger. Darüber hinaus sinkt nicht nur die generelle Rückfallrate, sondern auch die Häufigkeit erneuter Alkoholdelikte nimmt von 12 % (nur Hauptsanktion) auf 4 % (Hauptsanktion mit Entziehung)

[1909] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.46b im Anhang*.
[1910] So auch *Kirchner*, in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 272.

ab. Wenngleich auch die Anordnung eines Fahrverbotes im Vergleich zu der alleinigen Hauptstrafe eine geringere Rückfallrate von 22 % gegenüber 27 % nach sich zieht, beträgt der (auch) Alkoholrückfall immerhin noch 8 %. Bei dieser Tätergruppe dürfte es sich größtenteils um günstig prognostizierte Alkoholtäter handeln, denen trotz Erfüllung des Regeltatbestandes gemäß § 69 II StGB nicht die Fahrerlaubnis entzogen, sondern alternativ lediglich ein strafrechtliches Fahrverbot auferlegt wurde (§ 44 I S. 2 StGB).[1911] Anscheinend konnte sich diese positive Gefährlichkeitsprognose der Gerichte nur zum Teil bestätigen. Immerhin scheint die dem Fahrverbot zugesprochene Warn- und Besinnungsfunktion insofern eine positive Wirkung zu entfalten, als sowohl die generelle als auch die alkoholspezifische Rückfallquote deutlich niedriger ist als bei einer ausschließlichen Sanktionierung mit einer Hauptstrafe.

Weiterhin hat es jedoch den Anschein, als würde die zusätzliche Anordnung einer verkehrsausschließenden Sanktion einen gewissen Umfang an Folgekriminalität in Form des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG auslösen. Liegt der „(auch) Rückfall mit § 21 StVG" nach der Verhängung einer alleinigen Hauptstrafe noch bei geringen 1 %, steigt dieser Anteil nach einer zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung bzw. einem zusätzlichen Fahrverbot auf jeweils 4 % an. Allerdings müssen bei der Interpretation dieser Ergebnisse auch die Zuordnungskriterien bezüglich der Rückfallkategorien nach dem hierarchischen Prinzip bedacht werden.[1912] Diese Zuordnung führt dazu, dass sich in der Kategorie „auch Alkoholverkehrsdelikte" ebenfalls Taten nach § 21 StVG verbergen können, so dass der Anstieg des Rückfalls mit § 21 StVG bei den verkehrsspezifischen Sanktionen auch dem Absinken der Alkoholrückfälle geschuldet sein könnte. Mit anderen Worten könnte der Rückfall mit Straftaten gemäß § 21 StVG nach der alleinigen Bestrafung mit einer Hauptsanktion weitaus höher sein, als es in Schaubild 8.51 den Anschein hat. Als Lösung bietet sich an, die Rückfallhäufigkeit mit § 21 StVG in Abhängigkeit von der Art der Sanktionierung losgelöst von hier verwendeten Rückfallkategorien zu analysieren. Bei einer solchen Untersuchung bestätigen sich allerdings die in Schaubild 8.51 dokumentierten Tendenzen: Nach einer Bestrafung mit einer isolierten Hauptsanktion werden 2 % der Täter, nach der zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes oder nach einer Entziehung der Fahrerlaubnis jeweils 4 % der Täter mit Folgedelikten gemäß § 21 StVG registriert. Mithin steigen bedingt durch die verhängten verkehrsausschließenden Sanktionen tatsächlich die Rückfallhäufigkeiten mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis an. Diese Folgekriminalität ist vor dem Hintergrund einer effektiven Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz jedoch in Kauf zu nehmen. Vor allem die im Vergleich zur alleinigen Verhängung einer Hauptstrafe deutlich geringeren allgemeinen sowie spezifischen Rückfallraten können als Erfolgskriterien der verkehrsspezifischen Sanktionen angeführt werden. Überdies darf die durch §§ 69, 44 StGB ausgelöste Folge-

[1911] *Kirchner*, in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 272; vgl. auch *Kapitel 4, 2.2.2.4*.
[1912] Vgl. oben Punkte *2.2* und *3.2*.

kriminalität in Gestalt von Straftaten nach § 21 StVG nicht überbewertet werden, weil der Anstieg von Rückfällen mit § 21 StVG doch als eher gering einzustufen ist.

Im Ergebnis ist – nimmt man Umfang und Art der Rückfälligkeit als Maßstab – vor allem die spezialpräventive Wirkung der Fahrerlaubnisentziehung positiv zu bewerten.[1913] Die Gesetzeskonzeption der Regeltatbestände (§§ 44 I 2, 69 II StGB) scheint mithin zu Recht die Sanktionierung von Trunkenheitsstraftätern in den Vordergrund zu stellen.[1914] Die Fälle, in denen die Strafgerichte entgegen den Regelanordnungen in § 69 II StGB und § 44 I S. 2 StGB ausnahmsweise von der zusätzlichen Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion abgesehen haben, müssen indes zu einem Großteil als Fehleinschätzungen und in spezialpräventiver Hinsicht als kontraproduktiv beurteilt werden. Zudem wird augenscheinlich der Ausnahmecharakter der nicht mit einer Fahrerlaubnisentziehung sanktionierten Alkoholtäter von Faktoren bestimmt, die vermutlich in einer milderen Beurteilung der Tat liegen, aber keinen prognostischen Aussagewert im Hinblick auf die (verkehrsspezifische) Rückfallgefährdung enthalten[1915], was dem Charakter der Fahrerlaubnisentziehung als Maßregel zur (zukünftigen) Verhütung straßenverkehrsspezifischer Gefahren zuwiderläuft und dem Vorwurf des „Etikettenschwindels“[1916] neuen Nährwert verleihen könnte. Es drängt sich daher die Vermutung auf, dass die Entscheidung zwischen Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis oftmals nicht nach dem Kriterium des „Eignungsmangels“ gefällt wird, sondern daran orientiert ist, für wie lange man eine Person sanktionierend „aus dem Verkehr ziehen“ will.[1917] Weder die Verteilung der Hauptstrafen noch die Altersverteilung in den jeweiligen Sanktionierungsgruppen sind derart different, dass sie die unterschiedlichen Häufigkeiten und Deliktarten der Folgeentscheidungen erklären könnten. Vielmehr ist zu konstatieren, dass der verkehrsausschließende Effekt der Fahrerlaubnisentziehung zumindest insofern spezialpräventiv wirkt, als die Alkoholstraftäter größtenteils während der Sperrfrist tatsächlich nicht mehr erkennbar am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen („Sicherungswirkung“ der Maßregel).

7.5.5 Fahrlässigkeitsdelikte (§§ 222, 229 StGB)

Wenngleich die fahrlässigen Erfolgsdelikte überwiegend (75 %) mit einer Geldstrafe sanktioniert werden, haben auch die freiheitsentziehenden Sanktionen eine für den Bereich der Verkehrskriminalität erhöhte Relevanz (insgesamt knapp 13 %).[1918] Die verstärkte Verhängung von Jugend- und Freiheitsstrafen resultiert

---

[1913] In diesem Sinne auch *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 253.
[1914] *Kirchner*, in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 273.
[1915] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 249 f.
[1916] Siehe hierzu *Kapitel 4, 2.2.1.*
[1917] *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 4.
[1918] Vgl. im Einzelnen *Kapitel 7, 2.* und *3.*

hier vorwiegend aus der objektiven Schwere der fahrlässigen Tötung gemäß § 222 StGB. Werden Straftaten wegen § 222 StGB im Straßenverkehr in der Bezugsentscheidung zu 6,5 % mit einem unbedingten und zu 45 % mit einem bedingten Freiheitsentzug sanktioniert, liegen die entsprechenden Anteile bei der fahrlässigen Körperverletzung im Straßenverkehr bei lediglich 0,5 % (unbedingter Freiheitsentzug) bzw. 2,5 % (bedingter Freiheitsentzug).

Schaubild 8.52: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung aufgrund von fahrlässigen Erfolgsdelikten im Straßenverkehr gemäß §§ 222, 229 StGB

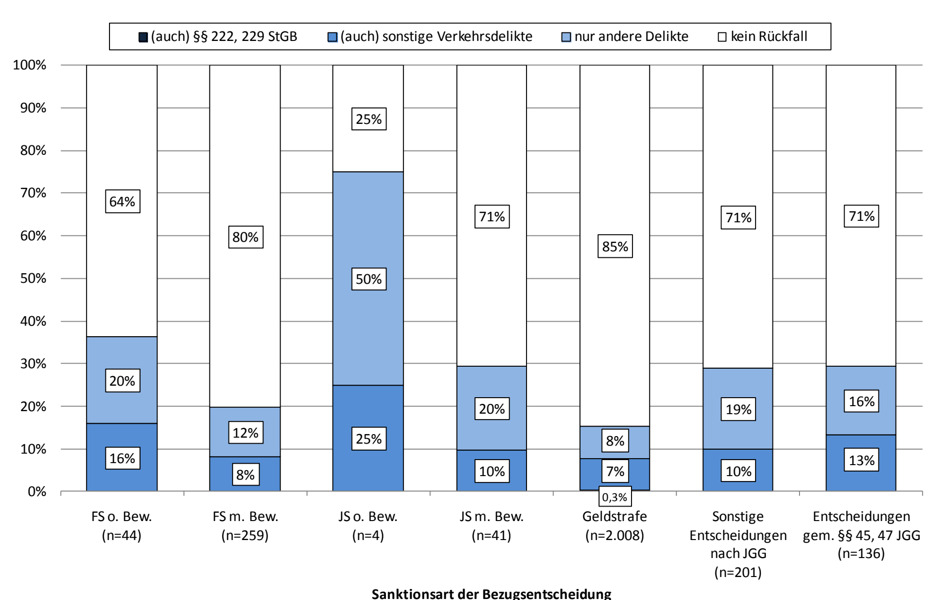
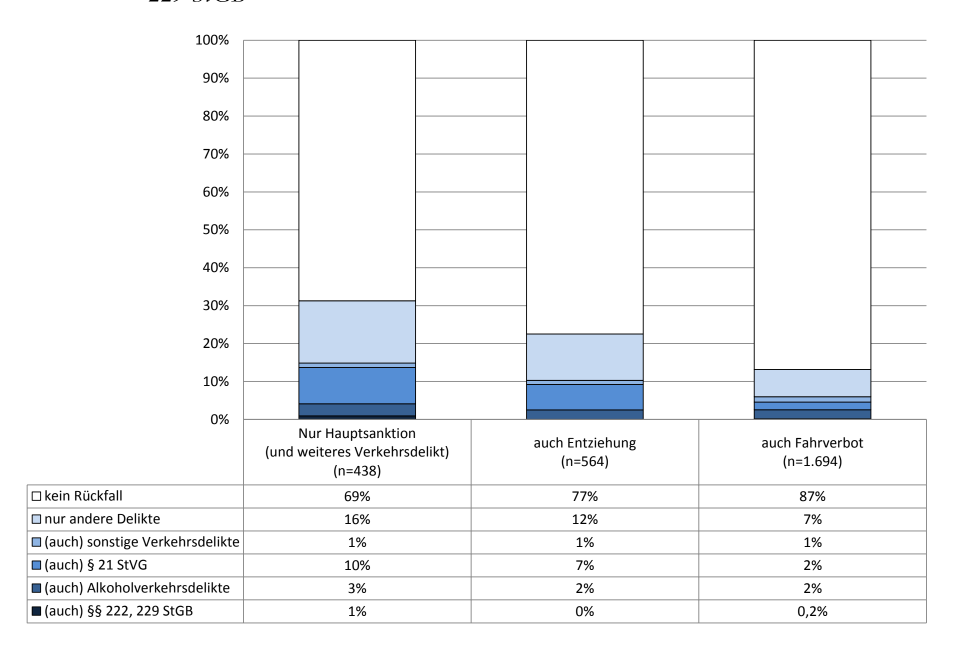


Schaubild 8.52[1919] verdeutlicht eindrucksvoll eine durchweg hohe Legalbewährung der fahrlässigen Täter unabhängig von der konkreten Art der verhängten Sanktion. Der hohen Rückfälligkeit nach Jugendstrafen ohne Bewährung ist wegen der verschwindend geringen Fallzahl (n=4) wenig Aussagewert beizumessen. Die höchste Legalbewährung von 85 % weisen erneut Täter, die zu einer Geldstrafe verurteilt worden sind, auf. Aber selbst die mit einer bedingten Freiheitsstrafe belegten Fahrlässigkeitstäter werden zu 80 % nicht erneut straffällig. Auch in den seltenen Fällen einer Verurteilung zu einer unbedingten Freiheitsstrafe ist immer noch eine Legalbewährungsquote von 64 % zu verzeichnen. Abgesehen von den Jugendstrafen ohne Bewährung ziehen sogar die jugendstrafrechtlichen Sanktionen nur in 29 % der Fälle einen Rückfall nach sich. Insgesamt wird daher deutlich,

[1919] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.47a im Anhang*. 3 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der Untersuchung ausgeschlossen.

dass für eine härtere Sanktionierung vorwiegend objektive Umstände der Tat (z.B. die äußere Tatschwere) und weniger spezialpräventive Gesichtspunkte verantwortlich sind. Straftaten gemäß §§ 222, 229 StGB resultieren primär aus der „potentiellen Deliktsituation" im Straßenverkehr und weniger aus sozialen Defiziten in der Person des Täters. Daher bleibt bei dem Großteil der Fahrlässigkeitstäter die in der Bezugsentscheidung registrierte Straffälligkeit ein Einzelfall.

Schaubild 8.53: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von fahrlässigen Erfolgsdelikten im Straßenverkehr gemäß §§ 222, 229 StGB



	Nur Hauptsanktion (und weiteres Verkehrsdelikt) (n=438)	auch Entziehung (n=564)	auch Fahrverbot (n=1.694)
kein Rückfall	69%	77%	87%
nur andere Delikte	16%	12%	7%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	1%	1%
(auch) § 21 StVG	10%	7%	2%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	3%	2%	2%
(auch) §§ 222, 229 StGB	1%	0%	0,2%

Bei der Analyse der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung *(Schaubild 8.53)*[1920] können die entsprechenden Ergebnisse nur mit Vorbehalt interpretiert werden. Denn aufgrund der Auswahlkriterien zur Identifizierung der fahrlässigen Erfolgsdelikte im Datensatz als solche, die tatsächlich im Straßenverkehr verwirklicht worden sind[1921], stellt die Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen bei Straftaten nach §§ 222, 229 StGB nicht die Wirklichkeit dar. Delikte, bei denen weder ein Fahrverbot oder eine Fahrerlaubnisentziehung angeordnet noch ein weiteres Verkehrsdelikt verwirklicht worden ist, sind vorliegend nicht erfasst.

[1920] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.47b im Anhang*.
[1921] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 6, 1.1*.

Unabhängig davon lassen sich deutliche Unterschiede in den Rückfallraten nach den Sanktionierungsarten feststellen. Während die alleinige Verhängung der Hauptstrafe zu 31 % Folgeentscheidungen nach sich zieht, liegen die Rückfallraten nach der zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung bei gut 22 % und nach der zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes nur noch bei knapp 13 %.

Bemerkenswert ist ferner die Zusammensetzung der Folgedelikte. Den höchsten Anteil von (auch) Rückfällen mit § 21 StVG weisen interessanterweise diejenigen Fahrlässigkeitstäter auf, die nur mit einer Hauptsanktion bestraft worden sind. Die entsprechenden Anteile sinken bei der Fahrerlaubnisentziehung auf 7 % und beim Fahrverbot auf 2 % ab. Darüber hinaus werden nur mit einer Hauptstrafe sanktionierte Fahrlässigkeitstäter vermehrt mit Delikten der „klassischen" Kriminalität rückfällig (16 %). Diese Verteilung der Folgedelikte lässt im Hinblick auf die Sanktionierungsgruppe „nur Hauptsanktion" vermuten, dass sich die neben §§ 222, 229 StGB verwirklichten Verkehrsdelikte der Bezugsentscheidung, die als Identifikationskriterien herangezogen wurden, zu einem beachtlichen Anteil aus Straftaten gemäß § 21 StVG zusammensetzen. Eine weitere Erklärung dürfte in der Altersverteilung zu finden sein, die bekanntermaßen wesentlich mit der Rückfallgefährdung korreliert. Während die nur mit einer Hauptstrafe sanktionierten Fahrlässigkeitstäter zu 49 % im Jugend- oder Heranwachsendenalter sind, sind diese Altersgruppen bei der zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung nur noch zu 20 % und bei der Anordnung eines Fahrverbotes sogar nur zu 16 % vertreten. Einen vergleichbaren Einfluss dürfte die Verteilung der Hauptsanktionen ausüben, die sich bei der Entziehung zu 48 % aus Geldstrafen, zu 32 % aus bedingten Freiheitsstrafen und zu 7 % aus unbedingten Freiheitsstrafen zusammensetzt, wohingegen bei der Anordnung eines Fahrverbotes zu 90 % eine Geldstrafe verhängt wird. Die alleinige Bestrafung mit einer Hauptsanktion setzt sich schließlich aufgrund der Altersverteilung zu einem Anteil von 46 % aus Entscheidungen nach dem JGG zusammen.

7.5.6 § 240 StGB

Strafbare Nötigungshandlungen im Straßenverkehr werden in der Bezugsentscheidung zu 90 % mit einer Geldstrafe sanktioniert.[1922] Maßnahmen nach dem JGG sind mit anteilig 5 % eher selten, was durch die Altersverteilung bei § 240 StGB im Straßenverkehr bedingt ist[1923]. Danach sind Jugendliche und Heranwachsende selbst für den Bereich der Verkehrsdelinquenz vergleichsweise gering vertreten.

Die Art der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Sanktionierung mit einer Hauptstrafe in der Bezugsentscheidung *(Schaubild 8.54)*[1924] macht deutlich, dass die

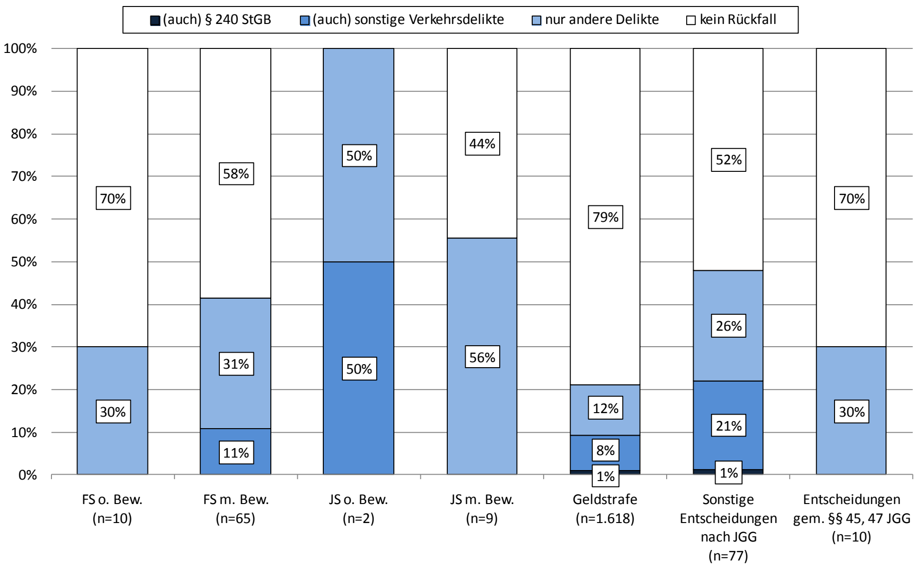
[1922] Siehe im Einzelnen *Kapitel 7, 2.* und *3.*

[1923] Zur Altersverteilung bei § 240 StGB siehe *Kapitel 6, 2.1.3.*

[1924] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.48a im Anhang.* 5 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der Untersuchung ausgeschlossen.

generelle Rückfallrate von knapp 24 % (vgl. Schaubild 8.2) wiederum vorwiegend der Sanktionierung mit der Geldstrafe geschuldet ist. Aber auch die Legalbewährung nach freiheitsentziehenden Sanktion des StGB sowie nicht freiheitsentziehenden Maßnahmen des JGG ist vergleichsweise recht positiv. Im Hinblick auf die Deliktarten der Folgeentscheidung ist festzustellen, dass der spezifische Rückfall ohne Relevanz ist. Zudem werden Nötigungstäter häufiger nur mit Delikten der „klassischen" Kriminalität rückfällig.

Schaubild 8.54: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung aufgrund von Nötigungen im Straßenverkehr gemäß § 240 StGB



Die Ergebnisse zur Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung *(Schaubild 8.55)*[1925] können wiederum aufgrund der Auswahlkriterien zur Identifizierung des § 240 StGB als Verkehrsdelikt nur mit Einschränkung Repräsentativität beanspruchen. Das Schaubild zeigt jedenfalls gewichtige Unterschiede in den jeweiligen Rückfallraten. Die mit Abstand höchste Legalbewährung von 80 % weisen mit einem Fahrverbot bestrafe Nötigungstäter, die den weitaus größten Anteil der im Datensatz identifizierten Nötigungen im Straßenverkehr betreffen, auf. Die hierbei verhängten Hauptstrafen setzen sich zu 96 % aus Geldstrafen zusammen. Bei einer zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung werden bereits 37 % der Täter erneut straffällig, wobei der (auch) Rückfall mit § 21 StVG deutlich häufiger ist. Immerhin 23 % dieser Täter wurden in der Be-

[1925] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.48b im Anhang*.

zugsentscheidung mit einer Freiheitsstrafe sanktioniert, was sich rückfallfördernd auswirkt. Eine enorme Rückfallwahrscheinlichkeit von 51 % haben schließlich die wenigen Personen, die mit einer alleinigen Hauptstrafe sanktioniert worden sind. Besonders auffällig ist der hohe Anteil von bloßen Rückfällen mit Delikten der „klassischen" Kriminalität von 40 %. Es handelt sich mithin um Personen, die allgemein – vor allem auch außerhalb des Straßenverkehrs – strafrechtlich in Erscheinung treten. 60 % dieser Problemtäter sind im jugendlichen oder heranwachsenden Alter.

Schaubild 8.55: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von Nötigungen im Straßenverkehr gemäß § 240 StGB

	Nur Hauptsanktion (n=57)	auch Entziehung (n=210)	auch Fahrverbot (n=1.529)
kein Rückfall	49%	63%	80%
nur andere Delikte	40%	22%	12%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	0%	0%	2%
(auch) § 21 StVG	7%	12%	4%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	4%	3%	2%
(auch) § 240 StGB	0%	0%	1%

7.5.7 § 21 StVG

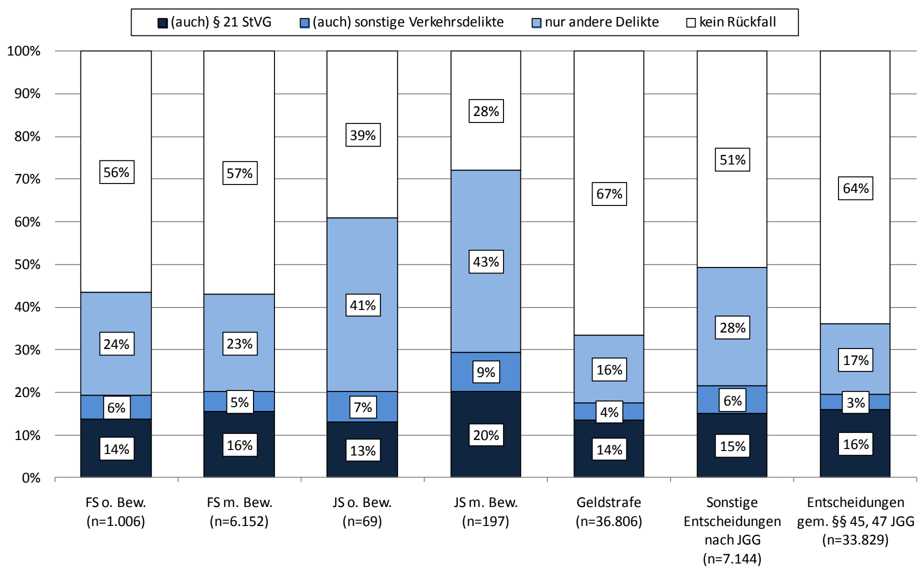
Das Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG wird zu 43 % mit einer Geldstrafe, zu 40 % mit einer Einstellung gemäß §§ 45, 47 JGG und zu 8 % mit einer sonstigen Entscheidung nach JGG sanktioniert.[1926] Der hohe Anteil von Sanktionen nach dem JGG resultiert aus der Altersverteilung bei Straftaten nach § 21 StVG, die sich durch eine hohe Beteiligung jugendlicher Straftäter (41 %) auszeichnet.[1927] Wie schon Schaubild 8.2 gezeigt hat, ist die generelle Rückfallrate

[1926] Siehe im Einzelnen *Kapitel 7, 2.* und *3.*

[1927] Zur Altersverteilung bei § 21 StVG siehe *Kapitel 6, 2.1.4.*

(37 %), aber auch der spezifische Rückfall (15 %) deutlich höher als bei anderen Verkehrsdelikten.

Schaubild 8.56: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung aufgrund von Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG



Die Analyse der Art der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Sanktionierung mit einer Hauptstrafe *(Schaubild 8.56)*[1928] konkretisiert dieses Ergebnis dahingehend, dass selbst die lediglich mit einer Geldstrafe Sanktionierten ein mit 33 % beachtliches Rückfallrisiko haben. Wie bei kaum einem anderen Verkehrsdelikt besteht zudem eine starke Abhängigkeit zwischen den Tagessatzanzahlen und Umfang sowie Art der Folgedelikte. Während bis 15 Tagessätzen die Rückfallrate bei vergleichsweise niedrigen 20 % liegt und der Anteil von (auch) Rückfällen mit § 21 StVG lediglich 8 % beträgt, steigen mit zunehmender Tagessatzanzahl die entsprechenden Häufigkeiten kontinuierlich und stark an. Bei 16-30 Tagesätzen sind bereits Rückfallraten von 30 % (genereller Rückfall) bzw. 12 % (spezifischer Rückfall) zu verzeichnen. Nach einer Geldstrafe von 51-90 Tagessätzen beträgt das generelle Rückfallrisiko 42 % und der spezifische Rückfall 17 %. Ab über 90 Tagessätzen werden schließlich 45 % der Täter generell bzw. 20 % wiederum mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis rückfällig.

[1928] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.49a im Anhang*. 13 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der Untersuchung ausgeschlossen. Vgl. darüber hinaus auch die entsprechende Analyse bei *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 114.

Die mit Freiheitsentziehungen bestraften Täter des § 21 StVG weisen hohe Rückfallraten zwischen 72 % (Jugendstrafe mit Bewährung) und 44 % (Freiheitsstrafe ohne und mit Bewährung) auf. Die mit nicht freiheitsentziehenden Maßnahmen des JGG sanktionierten Verkehrstäter des § 21 StVG haben ebenfalls ein erhöhtes Rückfallrisiko zwischen 36 % (§§ 45, 47 JGG) und 49 % (sonstige Entscheidungen nach JGG).

Des Weiteren zeigt sich, dass der hohe spezifische Rückfall nahezu unabhängig von der konkreten Art der Sanktionierung ist und stets einen beträchtlichen Anteil an den Folgeentscheidungen einnimmt. Hier findet weitgehend eine „Spezialisierung" statt, weil ein Großteil der Bezugstäter des § 21 StVG bereits entsprechende einschlägige Voreintragungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis aufweist.[1929] Dies gilt vor allen Dingen für die mit einer unbedingten oder bedingten Freiheitsstrafe Verurteilten. Während die mit einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung Verurteilten zu beachtlichen 86 % bereits wegen Straftaten gemäß § 21 StVG vorbelastet sind, liegt die einschlägige Vorstrafenbelastung bei der zu Bewährungsstrafen Verurteilten bei 72 %. Dies führt dazu, dass trotz des geringen Strafrahmens des § 21 StVG (Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr) und der Regelung des § 47 StGB die Verhängung einer unbedingten Freiheitsstrafe keine Seltenheit ist. Die hierbei zum Ausdruck kommende ungünstige Legalprognose des Gerichtes bestätigt sich in den erhöhten generellen und spezifischen Rückfallquoten.

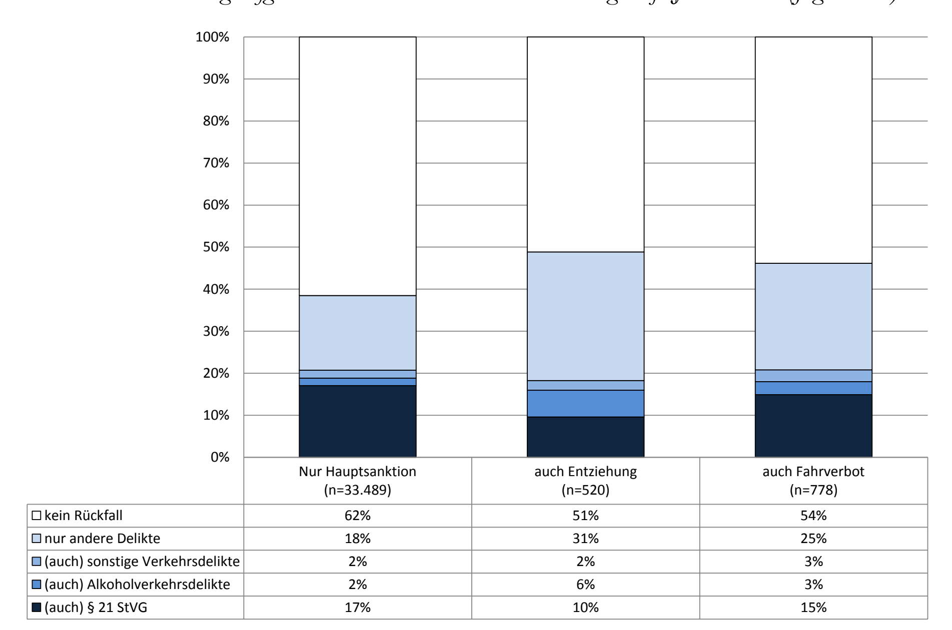
Insbesondere bei Straftaten nach § 21 StVG ist das Rückfallverhalten nach der Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung interessant, da speziell die zusätzliche Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierte Sperrfrist zu weiterer einschlägiger Folgekriminalität führen und damit einen Teufelskreis immer höher werdender Strafen und immer länger werdender Sperrfristen eröffnen könnte. Zudem zeichnen sich gerade die Täter, die vorsätzlich gegen eine richterliche Anordnung weiterhin ein Kfz im öffentlichen Straßenverkehr führen, durch eine gesteigerte kriminelle Energie aus.[1930] Aufgrund der bisherigen Ergebnisse ist es an dieser Stelle sinnvoll, im Hinblick auf die Rückfallanalyse nach verkehrsspezifischen Sanktionen zwischen jugendlichen, heranwachsenden und erwachsenen Tätern des § 21 StGB zu differenzieren. Denn einerseits zeichnet sich § 21 StVG durch eine hohe Beteiligung jugendlicher Delinquenten aus, andererseits konnte die Sanktionierungsanalyse aufzeigen, dass bezüglich der Häufigkeit verkehrsspezifischer Reaktionsformen große Divergenzen zwischen den jeweiligen Altersgruppierungen bestehen[1931].

Infolgedessen wird in den *Schaubildern 8.57* bis *8.59* Art und Häufigkeit der Folgedelikte nach verkehrsspezifischer Sanktionierung gesondert für die jeweiligen

[1929] Vgl. *Kapitel 7, 5.2* und *5.6* .
[1930] Siehe auch *Kapitel 3, 2.5*.
[1931] Vgl. *Kapitel 7, 4.2.1*.

Altersgruppen der jugendlichen, heranwachsenden und erwachsenen Täter des Fahrens ohne Fahrerlaubnis dargestellt.[1932]

Schaubild 8.57: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG (Jugendliche)



	Nur Hauptsanktion (n=33.489)	auch Entziehung (n=520)	auch Fahrverbot (n=778)
kein Rückfall	62%	51%	54%
nur andere Delikte	18%	31%	25%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	2%	2%	3%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	6%	3%
(auch) § 21 StVG	17%	10%	15%

Jugendliche Straftäter des § 21 StVG weisen die geringste Rückfallrate von knapp 39 % auf, wenn sie in der Bezugsentscheidung nur mit einer Hauptsanktion bestraft worden sind. Tritt in den seltenen Fällen indes die Anordnung einer verkehrsspezifischen Sanktion hinzu, steigen die Rückfallraten deutlich auf 46 % (auch Fahrverbot) bzw. sogar 49 % (auch Entziehung) an. Obgleich das Rückfallrisiko nach der zusätzlichen Anordnung einer isolierten Sperrfrist am höchsten ist, ist hier doch der spezifische Rückfall in Form erneuter Straftaten nach § 21 StVG am geringsten ausgeprägt. Die Befürchtung einer durch die Anordnung einer Sperrfrist bedingten Folgekriminalität wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis ist insofern somit nicht zu bestätigen. Vielmehr weisen die höchsten Rückfallhäufigkeiten mit (auch) Delikten gemäß § 21 StVG von 17 % diejenigen Jugendlichen auf, die ausschließlich zu einer Hauptstrafe verurteilt worden sind. Bei einer zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes liegt der entsprechende Anteil bei 15 %.

Die Divergenzen in den spezifischen Rückfallraten könnten dafür sprechen, dass die zusätzliche Anordnung einer isolierten Sperrfrist zumindest im Hinblick auf erneute Taten nach § 21 StVG wirksam ist. Im Gegenzug weist diese kleine

[1932] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.49b-d im Anhang.*

Tätergruppe hohe Anteile von nur Rückfällen mit Delikten der „klassischen" Kriminalität auf (31 %). Mit Abstrichen gilt dies auch für die mit einem Fahrverbot sanktionierten Jugendlichen (25 %). Zudem sind nach der zusätzlichen Sperrfristanordnung im Vergleich zu den beiden anderen Sanktionsarten die (auch) Rückfälle wegen Trunkenheitsdelikte erhöht.

Es stellt sich die Frage, wie die differentiellen Ergebnisse bezüglich Art und Häufigkeit der Folgedelikte zu interpretieren sind. In *Kapitel 7* wurde herausgefunden, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis Jugendlicher äußerst selten mit verkehrsspezifischen Sanktionen bestraft wird, was auch in Schaubild 8.57 zum Ausdruck kommt. Die Gerichte scheinen dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich häufig um eine typische Delinquenzform des Jugendalters handelt, die vor allem eine Fahrerlaubnisentziehung aufgrund charakterlicher Ungeeignetheit nicht rechtfertigt. Darüber hinaus passt die Maßregel nach §§ 69 ff. StGB eigentlich nicht in das Erziehungskonzept des Jugendstrafrechts, weil ihr Zweck allein im Schutz der Allgemeinheit vor den Gefahren im Straßenverkehr liegt.[1933] Vor diesem Hintergrund ist zu vermuten, dass die wenigen Täter, denen dennoch eine isolierte Sperrfrist oder ein strafrechtliches Fahrverbot auferlegt wurde, durch das Gericht als äußerst problematisch und rückfallgefährdet eingestuft worden sind.

Um diese These zu validieren, bietet sich eine Analyse der Verteilung der Hauptstrafen sowie der strafrechtlichen Vorbelastung in den jeweiligen Sanktionierungsgruppen an: Diejenigen Jugendlichen, die nicht zu einer zusätzlichen verkehrsausschließenden Sanktionsform verurteilt worden sind, werden zu 88 % mit einer Entscheidung gemäß §§ 45, 47 JGG und zu 11 % mit einer sonstigen (ambulanten) Entscheidung nach JGG sanktioniert. Des Weiteren weisen sie zu 77 % keine strafrechtliche Voreintragung auf.[1934] Mithin dürfte es sich bei der in der Gruppe „nur Hauptsanktion" erfassten Straftaten gemäß § 21 StVG ganz überwiegend um sog. „Ritzel"-Fälle oder sonstige jugendtypische Fehlverhalten mit geringem Schuldgehalt und geringen Auswirkungen, die nach den Diversionsrichtlinien der Bundesländer den sachlichen Anwendungsbereich der §§ 45, 47 JGG eröffnen[1935], handeln.

Die mit einer zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung oder einem Fahrverbot sanktionierten Jugendlichen weisen demgegenüber eine beträchtliche Vorstrafenbelastung auf. Bei den mit einem Fahrverbot belegten Tätern liegt die generelle Vorstrafenbelastung bei 79 %. Ganz überwiegend handelt es sich hierbei um (auch) einschlägige Voreintragungen. 62 % der Täter sind bereits wegen einer Straftat gemäß § 21 StVG in Erscheinung getreten. Auch die mit einer isolierten Sperrfrist sanktionierten Jugendlichen haben eine erhöhte Vorstrafenbelastung von 58 %. Allerdings stammen die Voreintragungen häufiger aus dem Bereich der „klassischen" Kriminalität. 27 % dieser Täter wurden ausschließlich wegen sonsti-

[1933] Siehe im Einzelnen *Kapitel 4, 2.2.4.*
[1934] Nur in knapp 10 % der Fälle wurde bereits eine Straftat wegen § 21 StVG registriert.
[1935] Siehe hierzu *Kapitel 4, 1.2.1* und *Kapitel 7, 2.1.*

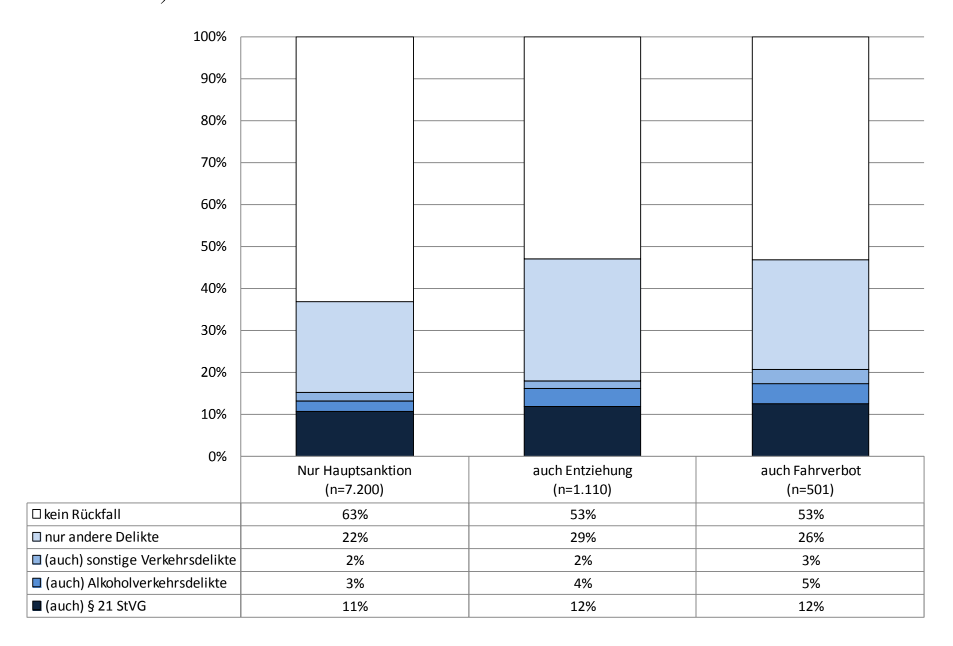
ger Straftaten auffällig, während der Anteil mit (auch) Voreintragungen wegen § 21 StVG bei 28 % liegt. Es handelt sich also um Personen, die zu einem erheblichen Teil auch außerhalb des Straßenverkehrs sozial auffällig sind und strafrechtlich in Erscheinung treten. Diese allgemeine Kriminalitätsbelastung spiegelt sich des Weiteren in der erhöhten Rückfälligkeit mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität wider. Anscheinend gelangen die Jugendgerichte zu dem Ergebnis, dass aufgrund der erhöhten allgemeinen Straffauffälligkeit auch eine zukünftige Gefährlichkeit für die Verkehrssicherheit besteht, die eine Fahrerlaubnisentziehung notwendig macht, obgleich eine allgemeine charakterliche Unzuverlässigkeit und insbesondere die Neigung, Straftaten der allgemeinen Kriminalität zu begehen, grundsätzlich nicht für eine Fahrerlaubnisentziehung ausreicht.[1936] Die vorwiegend einschlägig vorbestraften Jugendlichen, bei denen eine charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen eigentlich naheliegender erscheint, werden indes überwiegend mit einer zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes bestraft. Augenscheinlich halten die Gerichte die Warn- und Besinnungsfunktion des Fahrverbotes für besonders vielversprechend oder doch zumindest ausreichend. Diese Prognose bestätigt sich jedoch nicht bei allen Tätern, da immerhin 15 % erneut Straftaten gemäß § 21 StVG begehen.

In der Gesamtbewertung ist allerdings die seltene Anordnung einer isolierten Sperrfrist vor allem unter spezialpräventiven Gesichtspunkten durchaus zu begrüßen. Obwohl der „konkret-generell zu bestimmende straßenverkehrsspezifische Gefahrzusammenhang“ hier nicht von der Hand zu weisen ist, sind doch vor allem Straftaten gemäß § 21 StVG bei Tätern, die nie einer Fahrerlaubnis besaßen, nur ein schwaches Indiz für deren Ungeeignetheit.[1937] Angesichts des im Maßregelrecht herrschenden Zweckgedankens erscheint es als kriminalpolitisch verfehlt, wenn auf das Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis reagiert und damit häufig ein kriminalisierender Teufelskreis eröffnet wird.[1938] Die aus § 69 StGB resultierende kriminalisierende Wirkung kann gegen die Anordnung einer isolierten Sperrfrist sprechen, hindert doch eine angeordnete Sperre den Erwerb einer Fahrerlaubnis und begünstigt weitere Taten nach § 21 StVG.[1939] Zur Bekämpfung bestehender Gefahren kann stattdessen die Auflage oder Weisung, sich um eine Fahrerlaubnis zu bemühen, förderlich sein.[1940] So sind gerade Straftaten der in Rede stehenden Art rund um das Kraftfahrzeug bereits deliktspezifisch als jugendtypisch zu werten. Vor allem bei wiederholtem Fahren ohne Fahrerlaubnis erscheint daher die jugendrichterliche Weisung, eine Fahrerlaubnis in einer bestimmten Zeit zu erwer-

[1936] Vgl. im Einzelnen *Kapitel 4, 2.2.2.4.*
[1937] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 37; *Hentschel,* TFF, Rn. 740.
[1938] *Herzog,* in: NK StGB, § 69 Rn. 13.
[1939] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 37.
[1940] *Ferner,* Verkehrsstrafrecht, S. 61; *AG Saalfeld,* StV 2005, 65, 66.

ben, kriminalpädagogisch sinnvoll, um den Verurteilten vor erneuten einschlägigen Straftaten zu bewahren.

Schaubild 8.58: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG (Heranwachsende)



	Nur Hauptsanktion (n=7.200)	auch Entziehung (n=1.110)	auch Fahrverbot (n=501)
kein Rückfall	63%	53%	53%
nur andere Delikte	22%	29%	26%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	2%	2%	3%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	3%	4%	5%
(auch) § 21 StVG	11%	12%	12%

Bei den heranwachsenden Straftätern des § 21 StVG ist ebenfalls nach der alleinigen Hauptstrafe die generelle Legelbewährung am höchsten. Während 63 % dieser Täter nicht mehr strafrechtlich in Erscheinung treten, sind es nach der zusätzlichen Anordnung einer verkehrsspezifischen Sanktion nur jeweils 53 %. Die Art der Folgedelikte ist bei den verschiedenen Sanktionierungsgruppen sehr ähnlich, wenngleich die mit einer verkehrsspezifischen Sanktion belegten Heranwachsenden etwas häufiger (auch) Rückfälle mit § 21 StVG und Trunkenheitsdelikten sowie Straftaten der allgemeinen Kriminalität aufweisen. Eine Analyse der Voreintragungen offenbart, dass die Wahrscheinlichkeit, mit einer verkehrsspezifischen Sanktion belegt zu werden, mit steigender Vorstrafenbelastung zunimmt. Aus dieser steigenden Vorstrafenbelastung dürften auch vorwiegend die erhöhten Rückfallraten resultieren. Die nur mit einer Hauptsanktion bestraften Heranwachsenden weisen zu 50 % keinerlei strafrechtliche Vorbelastung auf. Falls Voreintragungen registriert sind, stammen sie zu 62 % ausschließlich aus dem Bereich der „klassischen" Kriminalität, wohingegen (auch) Voreintragungen mit § 21 StVG in 33 % der Fälle vorliegen. Hingegen sind jeweils ca. 75 % der mit einer verkehrs-

spezifischen Sanktion belegten Heranwachsenden vorbestraft, wobei 38 % (Fahrverbot) bzw. 25 % (Entziehung) bereits zuvor (auch) mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis in Erscheinung getreten sind. Die zu einer Fahrerlaubnisentziehung verurteilten Täter weisen wiederum häufiger (38 %) Voreintragungen wegen Nicht-Verkehrsdelikten auf als die mit einem Fahrverbot Sanktionierten (28 %).

Schaubild 8.59: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG (Erwachsene)

	Nur Hauptsanktion (n=24.409)	auch Entziehung (n=13.978)	auch Fahrverbot (n=3.229)
kein Rückfall	69%	60%	66%
nur andere Delikte	14%	20%	16%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	1%	2%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	4%	4%
(auch) § 21 StVG	13%	16%	13%

Erwachsene Täter des Fahrens ohne Fahrerlaubnis haben ebenfalls das geringste Rückfallrisiko (gut 30 %), wenn sie nur mit einer Hauptsanktion bestraft werden *(Schaubild 8.59)*. Leicht erhöht ist die Rückfallrate mit knapp 35 % nach der zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes. Wird den Erwachsenen die Fahrerlaubnis aufgrund einer Straftat gemäß § 21 StVG entzogen, liegt die Rückfallquote sogar bei knapp 41 %. Auffallend ist zudem, dass sodann der (auch) Rückfall mit § 21 StVG erhöht ist, was auf die (erneute) Verhängung einer isolierten Sperrfrist zurückzuführen sein könnte. Die charakterliche Ungeeignetheit und negative Gefährlichkeitsprognose der Strafgerichte scheint sich jedenfalls in den erhöhten Rückfallraten dieser Tätergruppe zu bestätigen.

Im Ergebnis hängt die Frage, ob von der Festsetzung einer isolierten Sperre abgesehen werden kann, wenn gerade die Versagung der Fahrerlaubnis beim Täter die Gefahr weiterer maßregelrelevanter Straftaten begründet, davon ab, ob der permanente Verstoß gegen § 21 StVG als Ausdruck genereller charakterlicher Ungeeignetheit zu werten ist oder die Ungeeignetheit mit dem Erwerb der Fahrer-

laubnis und der daraus folgenden Möglichkeiten legaler Teilnahme am Straßenverkehr für die Zukunft beseitigt ist.[1941] Bei Straftätern, denen zuvor die Fahrerlaubnis entzogen wurde und die innerhalb der Sperrfrist ein Kraftfahrzeug führen, ist die Anordnung einer Sperrfrist oftmals angezeigt[1942], weil aus der Tat die charakterliche Ungeeignetheit offen zutage tritt. Eine Untersuchung der Vorstrafenbelastung scheint diese charakterliche Ungeeignetheit eindrucksvoll zu untermauern, die sich sodann in einem steigenden Rückfallrisiko niederschlägt: Während erwachsene Täter im Falle der Sanktionierung mit einer alleinigen Hauptstrafe „nur" zu 52 % vorbestraft sind, betragen die Vorbestraftenanteile bei zu einer verkehrsspezifischen Sanktion Verurteilten 59 % (auch Fahrverbot) bzw. sogar beträchtliche 81 % (auch Entziehung). Darüber hinaus vermittelt die Zusammensetzung der Vordelikte interessante Erkenntnisse: Die nur mit einer Hauptsanktion Verurteilten weisen zu 23 % auch Vorstrafen mit § 21 StVG und zu knapp 10 % (auch) Voreintragungen mit Trunkenheitsdelikten auf. Bei der zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes betragen diese Anteile 26 % (auch § 21 StVG) und ebenfalls 10 % (auch Alkohol). Für erwachsene Täter des § 21 StVG, die in der Bezugsentscheidung eine isolierte Sperrfrist erhalten haben, sind die entsprechenden Voreintragungen mit anteilig 46 % (auch § 21 StVG) bzw. 21 % (auch Alkohol) noch weitaus häufiger.

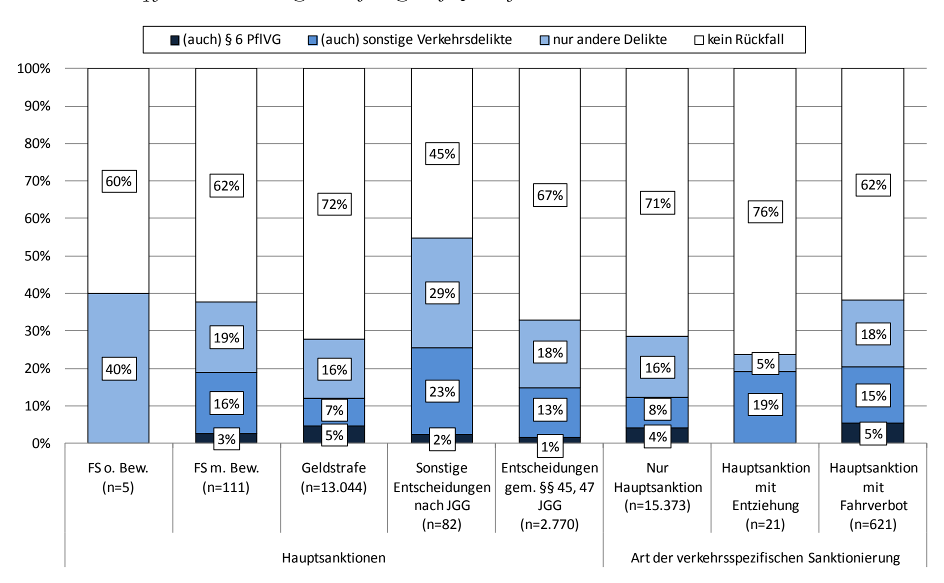
7.5.8 § 6 PflVG

Der Verstoß gegen das PflVG wird nahezu ausschließlich mit ambulanten Reaktionsformen sanktioniert.[1943] Auf die Geldstrafe entfallen 81 %, auf Entscheidungen nach §§ 45, 47 JGG 17 %. Zudem wird auf den Pflichtversicherungsverstoß zu 96 % nicht mit einer verkehrsspezifischen Sanktion reagiert.[1944] Vor allen Dingen findet quasi nie (0,1 %: n= 20) eine Entziehung der Fahrerlaubnis statt. Ob § 6 PflVG taugliche Anlasstat im Sinne des § 69 StGB sein kann, ist ohnehin zweifelhaft, da es insoweit an einer verkehrsspezifischen Gefährlichkeit mangelt.[1945]

Vor dem Hintergrund dieser Sanktionenverteilung bei § 6 PflVG gibt *Schaubild 8.60* einen zusammenfassenden Überblick über Umfang und Art der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Sanktionierung in der Bezugsentscheidung.[1946] Wiederum zeigen sich ähnliche Proportionen wie bei den meisten übrigen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz.

[1941] *Geppert,* in: LK, § 69a Rn. 3; *Hentschel,* TFF, Rn. 740; *Lackner/Kühl,* StGB, § 69a Rn. 8.
[1942] *Hentschel/Krumm,* Rn. 511, 572 ff.
[1943] Siehe im Einzelnen *Kapitel 7, 2.* und *3.*
[1944] Vgl. *Kapitel 7, 4.1, Schaubild 7.20.*
[1945] *Jehle,* in: SSW-StGB, § 69 Rn. 23.
[1946] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.50a im Anhang.* 2 Entscheidungen, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind bei den Hauptsanktionen ausgeschlossen. Eine Entscheidung, die eine Jugendstrafe mit Bewährung zum Gegenstand hat, ist ebenfalls bei den Hauptsanktionen nicht dargestellt.

Schaubild 8.60: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionierung der Bezugsentscheidung aufgrund von Haftpflichtversicherungsverstößen gemäß § 6 PflVG



Die Masse der zu Geldstrafe Verurteilten weisen eine sehr geringe (28 %) und die wenigen mit einer Freiheitsstrafe Sanktionierten eine demgegenüber erhöhte Rückfallrate auf. Ebenfalls als positiv ist die Legalbewährung von 67 % nach Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG zu beurteilten. Hingegen scheint das Rückfallrisiko nach den – allerdings nur selten verhängten – sonstigen Entscheidungen des JGG mit fast 55 % besonders hoch.

Im Hinblick auf die verkehrsspezifische Sanktionierung zeigen sich interessanterweise die wenigsten Rückfälle (24 %) bei der sehr kleinen Tätergruppe, denen die Fahrerlaubnis entzogen worden ist. Der Regelfall der alleinigen Hauptstrafe zieht eine Rückfallquote von gut 28 % nach sich, während nach der zusätzlichen Anordnung eines Fahrverbotes immerhin 38 % der Täter rückfällig werden. Insgesamt begehen Bezugstäter des § 6 PflVG im Falle des Rückfalls häufiger Delikte der „klassischen" Kriminalität als Verkehrsdelikte. Allerdings hat der spezifische Rückfall, also die Begehung erneuter Straftaten gemäß § 6 PflVG, vor allem bei der großen Masse der zu einer (alleinigen) Geldstrafe Verurteilten durchaus seine Relevanz.

8. Voreintragungen und Rückfall

Wurde bisher der Blick von der Bezugsentscheidung aus in die Zukunft, d.h. in den Risikozeitraum hinein geworfen, wird nunmehr auch der Zeitraum vor der Bezugsentscheidung einbezogen. Dazu werden die vor der Bezugsentscheidung liegenden Voreintragungen, wenn sie noch im BZR registriert sind, erfasst.[1947] Diese Voreintragungen lagen zugleich der justiziellen Entscheidung zum Zeitpunkt der Bezugsentscheidung zugrunde.[1948] Wie bei der Sanktionierungsanalyse in *Kapitel 7,* die einen maßgeblichen Einfluss von Anzahl und Art der Voreintragungen auf die Sanktion in der Bezugsentscheidung belegen konnte[1949], werden in den folgenden Analysen die Voreintragungen zunächst nach der Häufigkeit, sodann nach der Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung und schließlich nach Art des schwersten Deliktes erfasst und dabei jeweils ihre Auswirkungen auf die Legalbewährung untersucht. Es ist zu vermuten, dass der bisherige (kriminelle) Lebenslauf des Probanden, insbesondere in Gestalt von (Delikt-)Art und Anzahl der Voreintragungen, auch Aufschluss gibt über eine weitere normabweichende Lebensführung in Form der künftigen Rückfälligkeit. Die Wahrscheinlichkeit wiederholter Straftatbegehung dürfte eng mit der Vorstrafenbelastung verbunden sein, so dass es essentiell ist, die prospektive Betrachtung erneuter Straffälligkeit mit der retrospektiven Analyse der vor der Bezugsentscheidungen liegenden Voreintragungen zu verknüpfen.

8.1 Rückfall nach Anzahl der Voreintragungen

Aus *Schaubild 8.61* ergibt sich zunächst die Art der Rückfälligkeit nach Häufigkeit genereller[1950] Voreintragungen für die Nicht-Verkehrstäter, bevor sodann in *Schaubild 8.62* die Art der Rückfälligkeit von Verkehrstätern nach ihrer generellen Vorstrafenhäufigkeit dokumentiert ist.[1951] Wie erwartet zeigt sich, dass unabhängig von der Kriminalitätsform der Bezugsentscheidung die generellen Rückfallraten der Straftäter mit der Anzahl der Voreintragungen kontinuierlich ansteigen. Ferner steigen die Rückfallquoten bei vorbestraften Tätern im Vergleich zu Ersttätern der Bezugsentscheidung (keine Voreintragung) zunächst steil an, wohingegen sich die Rückfallquoten mit weiter zunehmender Vorstrafenhäufigkeit immer weniger verändern. Auffällig ist zudem die sehr hohe Legalbewährungsquote der unvorbelasteten Verkehrstäter von 83 %, während der entsprechende Anteil bei den „klassischen" Straftätern „lediglich" 75 % beträgt.

[1947] Zum hier verwendeten Begriff der Voreintragung und ihrer Erfassung siehe *Kapitel 7, 5.1.*

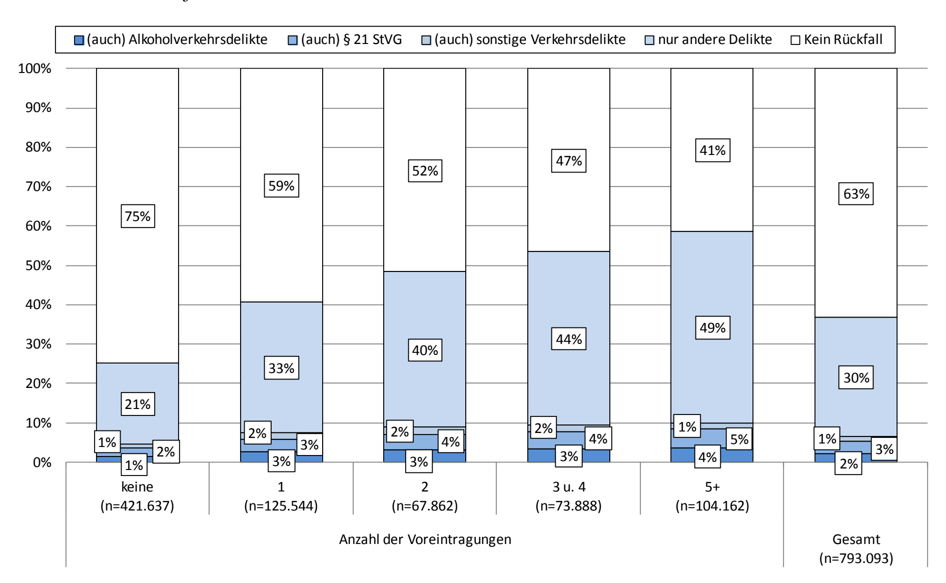
[1948] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 89.

[1949] Vgl. *Kapitel 7, 5.3*, *5.4, 5.5* und *5.6.3.*

[1950] Wie in *Kapitel 7, 5.2.1* und entsprechend dem Begriff des generellen Rückfalls (vgl. Punkt *2.1*) werden also sowohl Voreintragungen mit Nicht-Verkehrsdelikten als auch Voreintragungen mit Verkehrsdelikten erfasst, mithin alle registrierten Voreintragungen.

[1951] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.51a* und *8.52a im Anhang.*

Schaubild 8.61: Art der Rückfälligkeit nach Anzahl der Voreintragungen für die Nicht-Straßenverkehrskriminalität



Bei den „klassischen" Kriminellen bewegt sich der (auch) verkehrsspezifische Rückfall unabhängig von der Anzahl der Voreintragungen kontinuierlich auf einem niedrigen Niveau, wenngleich sowohl die (auch) Rückfälle mit Alkoholverkehrsdelikten von 1 % (keine Voreintragung) auf 4 % (fünf oder mehr Voreintragungen) als auch die Rückfälle mit § 21 StVG von 2 % (keine Voreintragung) auf 5 % (fünf oder mehr Voreintragungen) leicht zunehmen. Allerdings ist es ganz primär der alleinige allgemeine Rückfall, der mit steigender Vorstrafenbelastung signifikant an Bedeutung gewinnt. Während die „klassischen" Delinquenten ohne Voreintragung zu 21 % erneut eine Delikt der allgemeinen Kriminalität begehen, sind es bei einer Voreintragung bereits 33 %, bei zwei Voreintragungen 40 %, bei drei oder vier Voreintragungen 44 % und bei fünf oder mehr Voreintragungen schließlich 49 %. Darüber hinaus werden ab einer Häufigkeit von drei Voreintragungen über die Hälfte der Bezugstäter erneut straffällig. Die Anzahl aller Voreintragungen hat mithin deutlichen Einfluss auf die allgemeine Rückfälligkeit der Nicht-Verkehrstäter.

Schaubild 8.62: Art der Rückfälligkeit nach Anzahl der Voreintragungen für die Straßenverkehrskriminalität

Bei den Verkehrstätern hat erwartungsgemäß die erneute Begehung von Straßenverkehrsdelikten eine viel höhere Relevanz als bei den „klassischen“ Straftätern. Unabhängig von der Anzahl der Voreintragungen sind die Anteile von (auch) Rückfällen mit Verkehrsdelikten hier durchweg höher. Dies gilt vor allen Dingen für (auch) Rückfälle mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis, die mit anteilig 5 % (keine Voreintragung) auf anteilig 13 % (fünf oder mehr Voreintragungen) relativ stark ansteigen. Gleichwohl nimmt insbesondere auch hier der bloße Rückfall mit Delikten der allgemeinen Kriminalität kontinuierlich mit steigender Vorstrafenhäufigkeit an Bedeutung zu. Während nicht vorbestrafte Verkehrsdelinquenten bei Eintritt von Rückfälligkeit überwiegend erneut Straßenverkehrsstraftaten begehen, schlägt dieses Verhältnis mit steigender Vorstrafenbelastung zunehmend zu Gunsten „klassischer“ Rückfalltaten um. Ab zwei Voreintragungen werden bereits mehr als die Hälfte der Verkehrsrückfalltäter ausschließlich mit derartigen Straftaten rückfällig. Augenscheinlich handelt es sich hierbei um Tätergruppen, die vermehrt aus einer allgemeinen sozialen Auffälligkeit heraus nicht nur weitere Verkehrsdelikte begehen, sondern auch beträchtliche Anteile an „klassischer“ Kriminalität aufweisen. Andererseits ist zu konstatieren, dass auch Mehrfachtäter mit fünf oder mehr Voreintragungen, die in der Bezugsentscheidung mit einem Verkehrsdelikt registriert worden sind, zum Großteil (51 %) nicht erneut straffällig werden. Die

Anzahl aller Voreintragungen hat dennoch deutlichen Einfluss auf die allgemeine Rückfälligkeit der Verkehrstäter.

Das verkehrsspezifische Rückfallrisiko steigt indes am deutlichsten beim Vergleich von Verkehrstätern ohne Voreintragungen und Verkehrstätern mit zusätzlichen Voreintragungen an. Die Anzahl von Voreintragungen steigert damit vor allem die Wahrscheinlichkeit eines nicht verkehrsspezifischen Rückfalls. Um diese Ergebnisse zu konkretisieren, bietet es sich an, die Verteilung der Bezugsdelikte in den jeweiligen Voreintragungsgruppierungen näher zu beleuchten.[1952] Hierbei fällt sofort der enorme anteilige Anstieg von Straftaten gemäß § 21 StVG mit zunehmender Vorstrafenbelastung auf.[1953] Beträgt dieser Anteil bei Verkehrstätern ohne Voreintragungen noch 27 %, steigt dieser bei einer Voreintragung bereits auf 40 % und bei drei oder vier Voreintragungen auf 47 %. Weisen Verkehrstäter sogar fünf oder mehr Voreintragungen auf, sind hiervon über die Hälfte (52 %) wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in der Bezugsentscheidung verurteilt worden. Somit kristallisieren sich erneut die Fahrer ohne Fahrerlaubnis als problematische Täterpopulation auf dem Gebiet der Verkehrsdelinquenz heraus, die nicht nur verstärkt einschlägig vorbestraft und rückfällig wird, sondern vornehmlich auch mit einem erhöhten Maß an allgemeiner krimineller Energie in Erscheinung tritt.

8.2 Rückfall nach verkehrsspezifischer Sanktionsart der Voreintragung

Weitergehend soll untersucht werden, ob auch Zusammenhänge zwischen Umfang und Art der Rückfälligkeit und der schwersten Vorstrafensanktion bestehen. An dieser Stelle ist allerdings nicht so sehr die Art der schwersten Hauptsanktion von Interesse[1954], sondern vielmehr die Frage der verkehrsspezifischen Sanktionierung.

Schaubild 8.63 verdeutlicht demzufolge die Art der Rückfälligkeit nach der verkehrsspezifischen Sanktionierung in der Voreintragung für die Verkehrskriminalität und die sonstige Kriminalität im Vergleich.[1955] Es zeigt sich, dass die Frage der verkehrsspezifischen Sanktionierung der Voreintragung sowohl bei den Verkehrstätern als auch den Nicht-Verkehrstätern der Bezugsentscheidung nur geringen Einfluss auf Umfang und Art der Rückfälligkeit ausübt. Es kann lediglich ein leichter Rückgang der allgemeinen Rückfallwahrscheinlichkeit bei gleichzeitigem Anstieg des verkehrsspezifischen Rückfalls festgestellt werden, wenn die Voreintragung auch mit einem Fahrverbot oder einer Entziehung der Fahrerlaubnis

[1952] Vgl. hierzu auch *Kapitel 7, 5.2.1.*

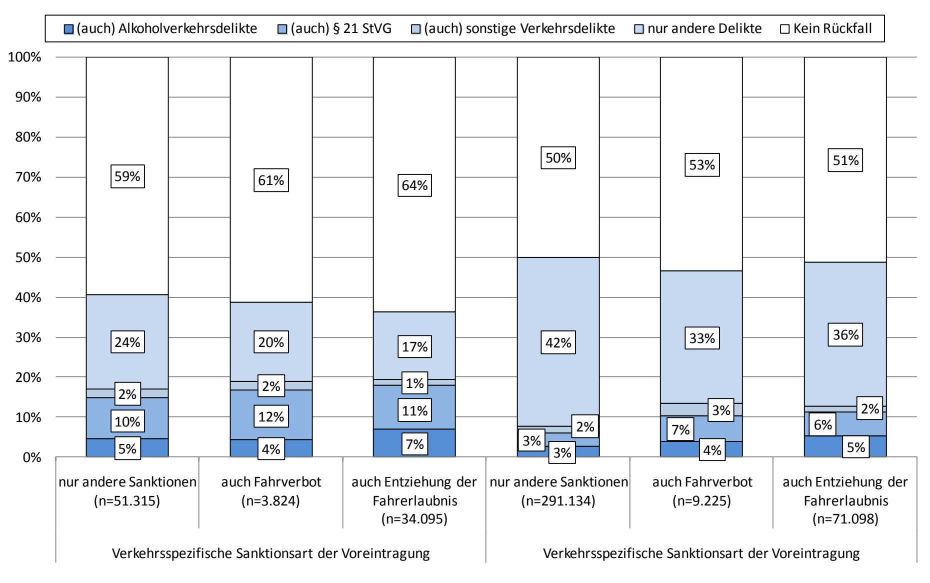
[1953] Hingegen nehmen die Anteile von Straftaten nach § 142 StGB sowie Trunkenheitsdelikten stetig ab. Die übrigen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz bewegen sich auf einem gleichmäßigen Niveau.

[1954] Siehe hierzu die allgemeine Analyse bei *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 89 ff.; zur Art der schwersten Hauptsanktion der Voreintragung vgl. auch *Kapitel 7, 5.2.2.1.*

[1955] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.53a* und *8.54a im Anhang.*

sanktioniert worden ist. Bei den Tätergruppen, deren Voreintragungen ausschließlich Verurteilungen mit Hauptstrafen betreffen, dürfte es sich vermehrt um solche Probanden handeln, die überwiegend mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität auffällig geworden sind. Aus diesem Grund setzt sich bei ihnen der Rückfall größtenteils aus allgemeinen Delikten und weniger aus Delikten der Verkehrsdelinquenz zusammen.

Schaubild 8.63: Art der Rückfälligkeit nach verkehrsspezifischer Sanktionsart der Voreintragung für die Straßenverkehrskriminalität und die Nicht-Straßenverkehrskriminalität im Vergleich



Diese Vermutung lässt sich eindrucksvoll sowohl für die Verkehrsdelikte als auch die Nicht-Verkehrsdelikte der Bezugsentscheidung durch eine Analyse der entsprechenden Voreintragungsdelikte bestätigen: Wurden die Voreintragungen nur mit anderen Sanktionen bestraft, stammen die entsprechenden Vorstrafendelikte überwiegend aus dem Bereich der „klassischen“ Kriminalität (Verkehrsdelikte der Bezugsentscheidung: 65 %; „klassische“ Delikte der Bezugsentscheidung: 84 %). Wenn hingegen die Voreintragungen auch mit einem strafrechtlichen Fahrverbot belegt worden sind, setzen sich die Delikte der Voreintragungen größtenteils aus nicht alkoholbedingten Verkehrsdelikten zusammen (Verkehrsdelikte: 80 %; „klassische“ Delikte: 78 %). Bei einer Fahrerlaubnisentziehung als schwerste Sanktion der Vorstrafe dominieren schließlich die Trunkenheitsdelikte in den jeweiligen Vorentscheidungen (Verkehrsdelikte: 73 %; „klassische“ Delikte: 61 %).

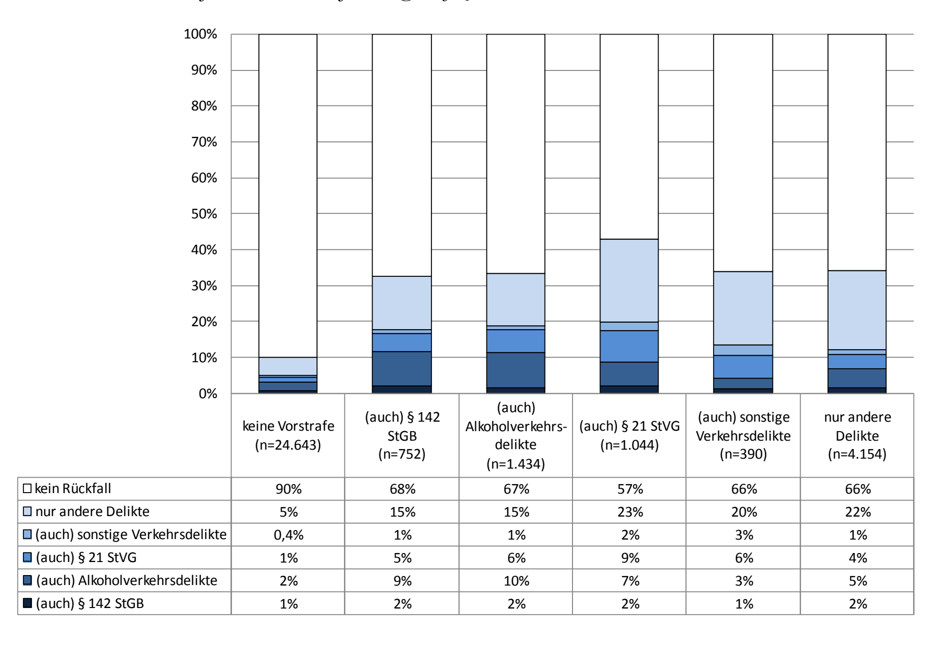
8.3 Rückfall nach einschlägigen Voreintragungen

Von besonderem Interesse ist der Einfluss von Art der Vorstrafendelikte auf den Umfang und die Deliktarten des Rückfalls. Unter Bezugnahme auf die Gruppierungen zur Einschlägigkeit der Voreintragungen[1956] bzw. des Rückfalls[1957] wird daher für die Bezugsdelikte der Verkehrsdelinquenz jeweils gesondert ein Überblick über die Art der Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der Deliktart der Vorentscheidungen vermittelt *(Schaubilder 8.64 bis 8.71)*.[1958]

8.3.1 § 142 StGB

76 % der aufgrund eines unerlaubten Entfernens vom Unfallort verurteilten Personen sind nicht vorbestraft.[1959] 11 % der Probanden wurden bereits zuvor (auch) wegen eines Verkehrsdeliktes, 13 % nur wegen Delikten der „klassischen" Kriminalität verurteilt. Eine (auch) spezifische Voreintragung, also eine vorangegangene Verurteilung wegen § 142 StGB, ist indes mit anteilig 2 % die Ausnahme.

Schaubild 8.64: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort gemäß § 142 StGB



	keine Vorstrafe (n=24.643)	(auch) § 142 StGB (n=752)	(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=1.434)	(auch) § 21 StVG (n=1.044)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=390)	nur andere Delikte (n=4.154)
kein Rückfall	90%	68%	67%	57%	66%	66%
nur andere Delikte	5%	15%	15%	23%	20%	22%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	0,4%	1%	1%	2%	3%	1%
(auch) § 21 StVG	1%	5%	6%	9%	6%	4%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	9%	10%	7%	3%	5%
(auch) § 142 StGB	1%	2%	2%	2%	1%	2%

[1956] Siehe *Kapitel 7, 5.6.*
[1957] Siehe oben Punkt *2.2* und *3.2.*
[1958] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in den *Tabellen 8.55a* bis *8.62a im Anhang.*
[1959] Vgl. hierzu auch *Kapitel 7, 5.2.1, Schaubild 7.29.*

Erwartungsgemäß ist die Legalbewährungsquote bei nicht vorbestrafen Verkehrsunfallfluchttätern am höchsten (90 %) *(Schaubild 8.64)*. Diese Einmaltäter dürften eher weniger aus gezielter krimineller Intention gehandelt haben. Vielmehr handelt es sich größtenteils um Situations- und Affekttaten, bei denen potentieller Täter jeder Verkehrsteilnehmer sein kann, weil niemand voraussehen kann, wie er sich in einer psychischen und physischen Ausnahmesituation, wie es der Verkehrsunfall ist, verhalten wird.[1960] Bei der Mehrzahl der Fluchttäter handelt es sich daher um „unauffällige und sozial vollwertige Durchschnittsbürger", die in einer Krisensituation wie dem Verkehrsunfall versagt haben.[1961]

Weisen Täter des § 142 StGB allerdings Vorstrafen auf, steigen die Rückfallraten deutlich an. Das höchste Rückfallrisiko (43 %) entfällt auf Unfallfluchttäter, die (auch) wegen Straftaten nach § 21 StVG vorbestraft sind. Im Hinblick auf die Art des Rückfalls sind es dann vor allen Dingen „klassische" Straftaten (23 %), mit denen diese Tätergruppe erneut in Erscheinung tritt. Die kombinierte Betrachtung von Voreintragungen und Rückfall scheint mithin wiederum die These eines engen Zusammenhangs zwischen dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und einer erhöhten allgemeinen Kriminalitätsbelastung[1962] zu bestätigen. Aber auch die Rückfälligkeit mit Delikten gemäß § 21 StVG ist bei diesen Tätern im Vergleich zu den übrigen vorbestraften Unfallfluchttätern am wahrscheinlichsten (9 %).

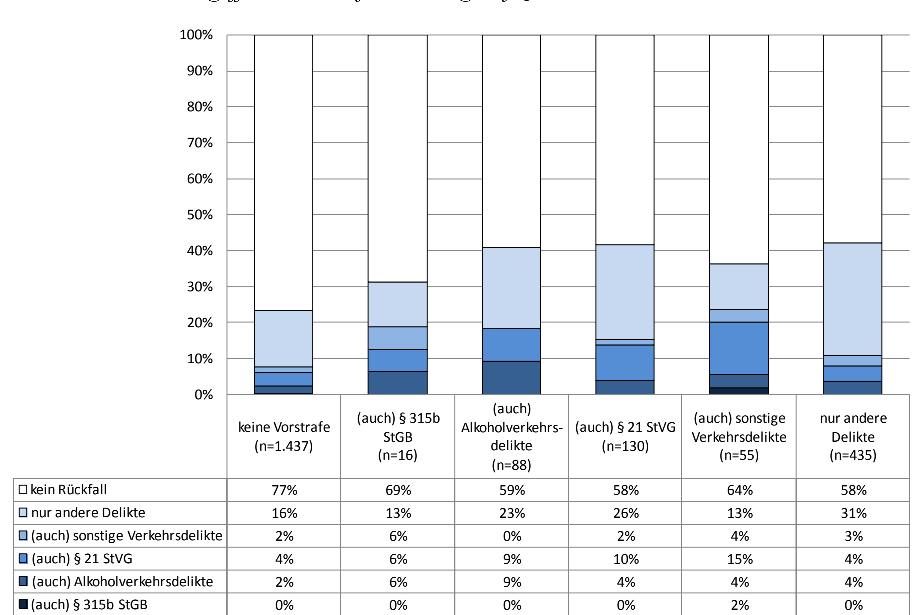
Ansonsten unterscheiden sich die bereits zuvor verurteilten Personen im Hinblick auf die generelle Rückfallquote nur marginal. Erhöhte Anteile von (auch) Rückfällen mit alkoholbedingten Verkehrsdelikten (10 %) sind erwartungsgemäß bei denjenigen Probanden, die bereits eine entsprechende Voreintragung wegen Alkoholverkehrsstraftaten aufweisen, festzustellen. Ein ähnlich hoher Anteil alkoholbedingter Rückfälle von 9 % besteht aber auch bei den Wiederholungstätern des § 142 StGB. In gewisser Weise stützt dieser Hang zur alkoholbedingten Rückfälligkeit die Annahme einer engen Verbindung zwischen dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort und gleichzeitiger Alkoholisierung.[1963] Eine Kombination von Unfallflucht und alkoholspezifischer Vorstrafen führt also zu einem erhöhten Rückfallrisiko. Des Weiteren werden sowohl die Wiederholungstäter als auch die mit Alkoholverkehrsdelikten vorbestraften Verkehrsunfallfluchttäter häufiger mit (auch) Verkehrsdelikten als nur mit „klassischen" Delikten rückfällig, wohingegen sich dieses Verhältnis bei den anderen Tätergruppierungen umgekehrt darstellt. Im Ergebnis ist allerdings zu konstatieren, dass Verkehrsunfallfluchttäter insgesamt ein geringes Rückfallrisiko aufweisen.

[1960] *Kubatta,* S. 109 f.
[1961] Vgl. *Kapitel 3, 2.1.*
[1962] Siehe hierzu z.B. *Kapitel 3, 2.5; Kapitel 7, 5.2.1*, *5.6.1* und oben Punkt *3.1.*
[1963] Vgl. hierzu *Kapitel 3, 2.1* und bereits oben Punkt *3.2.*

8.3.2 § 315 b StGB

Bezugstäter des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr weisen eine für den Bereich der Verkehrsdelinquenz erhöhte Vorstrafenbelastung von 34 % auf.[1964] Allerdings stammen die Voreintragungen dann ganz überwiegend aus dem Bereich der „klassischen“ Kriminalität. Vorstrafen mit Verkehrsdelikten sind dagegen bei Tätern des § 315 b StGB mit insgesamt 13 % eher die Ausnahme. Zudem weisen sie fast nie (auch) spezifische Voreintragungen wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr auf (n=16; 0,7 %).

Schaubild 8.65: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB



	keine Vorstrafe (n=1.437)	(auch) § 315b StGB (n=16)	(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=88)	(auch) § 21 StVG (n=130)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=55)	nur andere Delikte (n=435)
kein Rückfall	77%	69%	59%	58%	64%	58%
nur andere Delikte	16%	13%	23%	26%	13%	31%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	2%	6%	0%	2%	4%	3%
(auch) § 21 StVG	4%	6%	9%	10%	15%	4%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	6%	9%	4%	4%	4%
(auch) § 315b StGB	0%	0%	0%	0%	2%	0%

Insgesamt sind allgemeingültige Aussagen zum Zusammenhang von Vorstrafendelikt und Art der Rückfälligkeit nach Straftaten gemäß § 315 b StGB aufgrund der geringen Fallzahlen schwierig zu treffen. Zunächst einmal fällt auf, dass die erneute Begehung des § 315 b StGB (spezifischer Rückfall) quasi nicht stattfindet. Die höchsten generellen Rückfallraten von jeweils 42 % sind bei Personen, die (auch) mit § 21 StVG oder ausschließlich mit Nicht-Verkehrsdelikten vorbestraft sind, festzustellen. Bei diesen Rückfalltätern handelt es sich um Personen, die aus einer allgemeinen sozialen Auffälligkeit heraus zwar auch Verkehrsdelikte begehen, aber vermehrt mit Straftaten der „klassischen“ Kriminalität in Erscheinung treten. Dementsprechend sind hier die Anteile von erneuten allgemeinen Delikten

[1964] Vgl. *Kapitel 7, 5.2.1, Schaubild 7.29.*

mit 26 % (auch Vorstrafen mit § 21 StVG) bzw. 31 % (nur Vorstrafen mit anderen Delikten) am höchsten. Das höchste alkoholspezifische Rückfallrisiko entfällt erwartungsgemäß auf die bereits mit Trunkenheitsdelikten Vorbestraften. Die erhöhten Anteile von (auch) Rückfällen mit § 21 StVG bei (auch) Vorstrafen mit Alkoholverkehrsdelikten, (auch) Vorstrafen mit § 21 StVG sowie (auch) Vorstrafen mit sonstigen Verkehrsdelikten dürften der vermehrten Anordnung der Fahrerlaubnisentziehung gegenüber diesen Bezugstätern[1965] geschuldet sein. Im Ergebnis weisen die in *Schaubild 8.65* dokumentierten Tendenzen somit keine nennenswerten Besonderheiten auf und fügen sich nahtlos in die bisherigen Untersuchungsergebnisse ein.

8.3.3 § 315 c-Rest StGB

Täter der nicht infolge Alkoholgenusses bedingten Straßenverkehrsgefährdung sind zu 71 % nicht vorbestraft. Liegen Voreintragungen vor, stammen diese zu 49 % aus dem Bereich der Verkehrskriminalität. Bereits spezifische Voreintragungen sind nur bei gut 1 % (n=77) der Bezugstäter zu verzeichnen.

Schaubild 8.66: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen nicht alkoholbedingter Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315 c-Rest StGB

	keine Vorstrafe (n=4.490)	(auch) § 315c-Rest StGB (n=77)	(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=289)	(auch) § 21 StVG (n=337)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=192)	nur andere Delikte (n=950)
kein Rückfall	90%	69%	73%	66%	71%	67%
nur andere Delikte	6%	17%	11%	17%	17%	21%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	1%	0%	2%	2%	2%
(auch) § 21 StVG	2%	10%	8%	11%	8%	6%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	1%	3%	6%	3%	1%	3%
(auch) § 315c-Rest StGB	0,3%	0%	1%	1%	1%	1%

Eine hohe Legalbewährungsquote von 90 % weisen erwartungsgemäß nicht vorbestrafte Personen auf. Die von dieser Tätergruppe verwirklichten Straßenver-

[1965] Siehe hierzu *Kapitel 7, 5.6.3.3.2.*

kehrsgefährdungen dürfen somit größtenteils weniger Produkt von allgemeinen sozialen Auffälligkeiten oder aggressiven und rücksichtlosen Personenmerkmalen sein, als vielmehr Resultat ungünstiger sozialer Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs (z.B. Anonymität, hohes Tempo der Fortbewegung, eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten) und sonstiger konkreter Situationsmerkmale.[1966]

Die höchste Rückfallwahrscheinlichkeit (34 %) besteht wiederum bei bereits wegen Delikten gemäß § 21 StVG Verurteilten. Ein vergleichsweise niedriges Rückfallrisiko haben hingegen die wegen Alkoholverkehrsdelikten (knapp 27 %) oder sonstigen Verkehrsdelikten (29 %) Vorbestraften. Die erhöhten Anteile von Rückfällen mit § 21 StVG bei (auch) Voreintragungen mit Verkehrsdelikten dürften primär Folge von verhängten Fahrerlaubnisentziehungen und verlängerten Sperrfristen sein.

8.3.4 Trunkenheitsdelikte (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB)

Trunkenheitstäter im Verkehr weisen zu 72 % keine Vorstrafe auf.[1967] Zu 17 % treten vorausgegangene Verurteilungen wegen Straßenverkehrsdelikte auf. Immerhin 12 % der Trunkenheitstäter sind schon einmal mit einem Verkehrsdelikt unter Alkoholeinfluss strafrechtlich in Erscheinung getreten.

Schaubild 8.67: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr gemäß §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB

	keine Vorstrafe (n=80.564)	(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=13.305)	(auch) § 21 StVG (n=3.406)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=2.632)	nur andere Delikte (n=12.578)
kein Rückfall	88%	70%	61%	69%	66%
nur andere Delikte	5%	13%	22%	16%	21%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	1%	2%	2%	1%
(auch) § 21 StVG	3%	6%	8%	8%	5%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	4%	10%	7%	5%	6%

[1966] Siehe hierzu ausführlich *Kapitel 3, 1* und *Kapitel 3, 2.2.*
[1967] Vgl. *Kapitel 7, 5.2.1, Schaubild 7.29.*

Das mit Abstand geringste generelle Rückfallrisiko von knapp 13 % entfällt auf die Ersttäter der Trunkenheitsdelikte. Auch der spezifische Rückfall ist bei dieser Tätergruppe mit einem Anteil von 4 % am geringsten ausgeprägt. Hervorzuheben ist, dass aber auch einschlägig vorbestrafte Alkoholtäter im Straßenverkehr nur zu 30 % erneut straffällig werden, obgleich speziell für diese Tätergruppe häufig ein erhöhtes Rückfallrisiko angenommen wird.[1968] Die spezialpräventive Wirkung des Verkehrsstrafrechts kann also selbst für die als eher problematisch einzustufenden Wiederholungstäter der Trunkenheitsdelikte als positiv bewertet werden. Augenscheinlich ist es insbesondere die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis, die ihrem Sicherungszweck in Gestalt des Ausschlusses ungeeigneter Kraftfahrzeugführer vom öffentlichen Straßenverkehr größtenteils gerecht wird.

Werden einschlägig vorbestrafte Alkoholverkehrstäter indes rückfällig, begehen sie zu 34 % erneut ein alkoholbedingtes Straßenverkehrsdelikt. Es liegt die Vermutung nahe, dass es sich bei dieser Täterpopulation (n=1.356), die immerhin 10 % der einschlägig vorbestraften Alkoholtäter stellt[1969], um Personen mit problematischen Trinkgewohnheiten, wenn nicht gar mit beträchtlichen Alkoholproblemen oder behandlungsbedürftigem Alkoholkonsumverhalten handelt (sog. „fahrende Trinker“)[1970]. Dieser „harte Kern von Alkoholtätern“, bei dem die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts an ihre Grenzen stoßen, befindet sich in einem Teufelskreis von sich verlängernden Sperrfristen und Rückfälligkeit.[1971]

Darüber hinaus sind es allerdings erneut die wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis vorbestraften Täter, welche sowohl die höchsten generellen Rückfallraten als auch die meisten Rückfälle mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität aufweisen. Sowohl das Fahren unter Alkoholeinfluss als auch das Fahren ohne Fahrerlaubnis lassen sich im Gegensatz zu den meisten anderen Verkehrsdelikten dadurch charakterisieren, dass der Tatenschluss vor Fahrtantritt gefasst wird und die persönlichen Bedürfnisse über die Belange der Allgemeinheit an der Straßenverkehrssicherheit gestellt werden.[1972] Täter, die sowohl bereits wegen § 21 StVG als auch Trunkenheit im Verkehr verurteilt worden sind, kennzeichnen sich durch eine antisoziale Einstellung, die typisch für allgemein kriminelles Verhalten ist. Eine solche Persönlichkeitsstruktur indiziert fast zwangsläufig eine erhöhte Rückfallgeneigtheit. Ähnliche Rückfallquoten wie nach Vorstrafen mit § 21 StVG, wenngleich leicht geringer, sind bei den mit ausschließlich allgemeinen Straftaten vorbelasteten Trunkenheitstätern zu verzeichnen. Wiederum setzt sich diese Tätergruppe also aus Personen zusammen, die vermehrt auch außerhalb des Straßenverkehrs sozial auffällig werden und strafrechtlich in Erscheinung treten.

[1968] Siehe hierzu *Kapitel 3, 2.3* und oben Punkt *1.3.*

[1969] Diese Tätergruppe macht aber nur einen Anteil von 1,2 % aller Trunkenheitsverkehrstäter aus.

[1970] Vgl. *Kapitel 3, 2.3;* vgl. sogleich auch Punkt *8.4.1.*

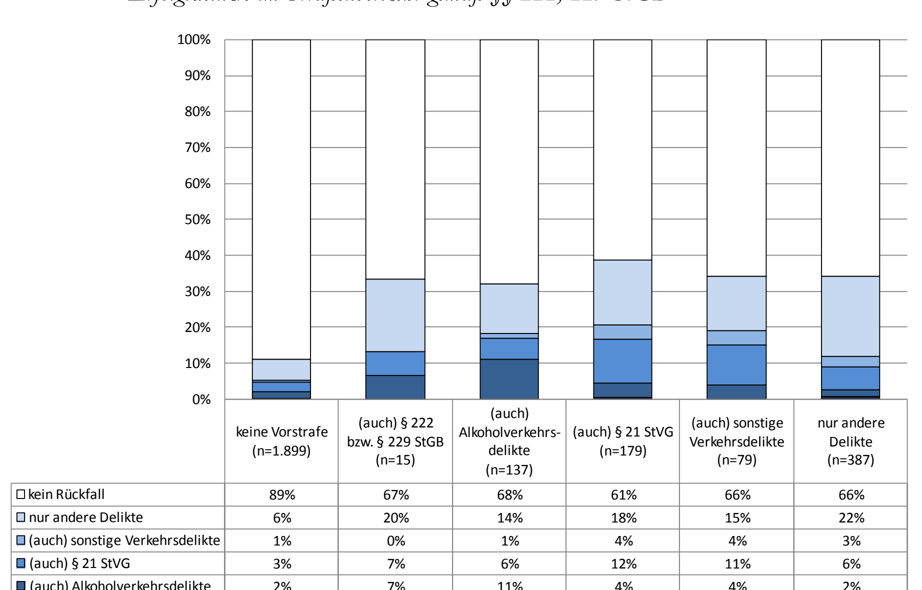
[1971] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 253.

[1972] *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 184, S. 190; *Weinand/Undeutsch,* BewHi 1996, 99, 113.

8.3.5 Fahrlässigkeitsdelikte (§§ 222, 229 StGB)

Für Verkehrstäter der §§ 222, 229 StGB ist zu 70 % keine Vorstrafe im BZR registriert. Zu 15 % bzw. 14 % treten vorausgehende Verurteilungen wegen (auch) anderer Verkehrsdelikte oder ausschließlich „klassischer“ Delikte auf. Spezifische Voreintragungen sind hingegen extrem selten (n=15; 0,5 %).

Schaubild 8.68: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen fahrlässiger Erfolgsdelikte im Straßenverkehr gemäß §§ 222, 229 StGB



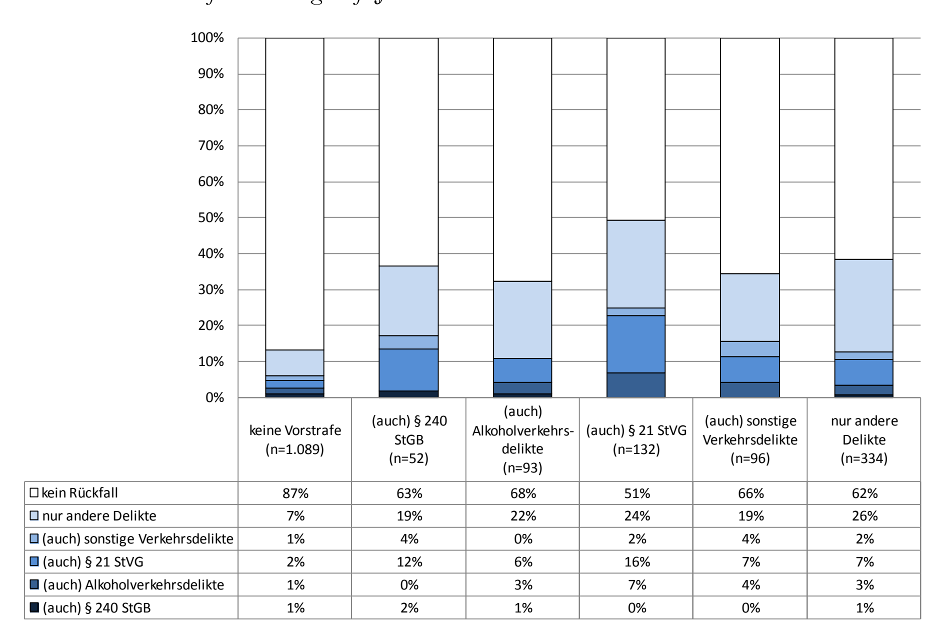
	keine Vorstrafe (n=1.899)	(auch) § 222 bzw. § 229 StGB (n=15)	(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=137)	(auch) § 21 StVG (n=179)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=79)	nur andere Delikte (n=387)
kein Rückfall	89%	67%	68%	61%	66%	66%
nur andere Delikte	6%	20%	14%	18%	15%	22%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	0%	1%	4%	4%	3%
(auch) § 21 StVG	3%	7%	6%	12%	11%	6%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	7%	11%	4%	4%	2%
(auch) §§ 222, 229 StGB	0,2%	0%	0%	1%	0%	1%

Während nur knapp 12 % der nicht vorbestraften Täter eine Folgeentscheidung aufweisen, steigt die generelle Rückfallrate bei einer strafrechtlichen Vorbelastung deutlich an. Primär die Einmaltäter der fahrlässigen Erfolgsdelikte dürften somit eher wegen der „potentiellen Deliktsituation“ im Straßenverkehr mit dem Gesetz in Konflikt geraten sein. Weisen die Fahrlässigkeitstäter Vorstrafen auf, bestehen sodann nur geringe Unterschiede in den generellen Rückfallraten in Abhängigkeit von der Art des Vorstrafendeliktes. Die geringste Legalbewährung von 61 % ist erwartungsgemäß bei wegen § 21 StVG vorbestraften Tätern zu verzeichnen. Diese Tätergruppe weist zudem eine erhöhte Rückfallquote von 12 % mit Straftaten gemäß § 21 StVG auf. Die höchste Rückfälligkeit mit Trunkenheitsdelikten ist schließlich wiederum bei den bereits mit alkoholbedingten Verkehrsdelikten vorbestraften Fahrlässigkeitstätern zu beobachten.

8.3.6 § 240 StGB

Nötigungstäter der Bezugsentscheidungen sind im Vergleich zu den meisten anderen Verkehrsdelinquenten häufiger bereits zuvor strafrechtlich in Erscheinung getreten.[1973] 21 % der Täter sind (auch) mit Verkehrsdelikten und 19 % allein mit „klassischen“ Straftaten vorbestraft. Indes ist der Anteil von (auch) spezifischen Voreintragungen (auch § 240 StGB) verschwindend gering (n=52; 0,8 %).

Schaubild 8.69: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen Nötigung im Straßenverkehr gemäß § 240 StGB



	keine Vorstrafe (n=1.089)	(auch) § 240 StGB (n=52)	(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=93)	(auch) § 21 StVG (n=132)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=96)	nur andere Delikte (n=334)
kein Rückfall	87%	63%	68%	51%	66%	62%
nur andere Delikte	7%	19%	22%	24%	19%	26%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	4%	0%	2%	4%	2%
(auch) § 21 StVG	2%	12%	6%	16%	7%	7%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	1%	0%	3%	7%	4%	3%
(auch) § 240 StGB	1%	2%	1%	0%	0%	1%

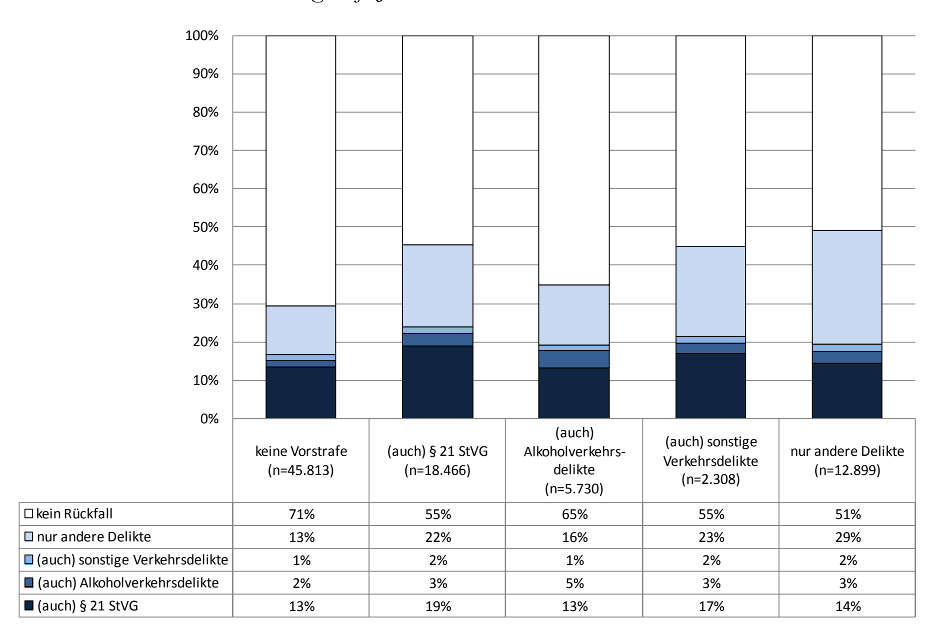
Während nicht vorbestrafte Personen, deren Nötigungstat im Straßenverkehr wohl größtenteils situationsbedingt erfolgt ist, zu 87 % nicht erneut strafrechtlich in Erscheinung treten, werden vorbestrafte Nötigungstäter deutlich häufiger rückfällig. Wie bereits für andere Gruppen von Verkehrstätern beobachtet, weisen die mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis Vorbestraften das mit Abstand höchste Rückfallrisiko auf. Neben einer vergleichsweisen hohen Rückfälligkeit mit § 21 StVG zeichnet sich diese Tätergruppe zudem durch einen hohen Anteil von Folgeentscheidungen mit Nicht-Verkehrsdelikten aus, wenngleich auch die übrigen vorbestraften Nötigungstäter durchweg hohe Anteile an „klassischer“ Kriminalität aufweisen. Insgesamt sind die jeweiligen Fallzahlen in den Vorstrafengruppierungen indes derart gering, dass allgemeingültige Aussagen zu der Art des Rückfalls kaum getroffen werden können.

[1973] Die allgemeine Vorstrafenbelastung liegt hier bei 39 %, vgl. *Kapitel 7, 5.2.1, Schaubild 7.29.*

8.3.7 § 21 StVG

Diejenigen Verkehrstäter, die ohne die erforderliche Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führen, setzen sich zu einem nicht unerheblichen Anteil aus Personen mit einer erhöhten allgemeinen Kriminalitätsbelastung zusammen. Die enge Beziehung zwischen Straftaten gemäß § 21 StVG und der allgemeinen Kriminalität wird nicht nur in der kriminologischen Literatur angeführt[1974], sondern konnte auch bereits durch die vorliegende Untersuchung anhand der generellen Vorstrafenhäufigkeit[1975] sowie der Zusammensetzung der Vorstrafendelikte[1976] aufgezeigt werden. Darüber hinaus sind recht hohe Anteile spezifischer Voreintragungen sowie spezifischer Rückfälle[1977] festzustellen, so dass Straftäter des § 21 StVG eine besonders ausgeprägte Tendenz zu einschlägigen Delikten aufzeigen. Augenscheinlich gerät diese Tätergruppe vermehrt in einen Teufelskreis erneuter Taten nach § 21 StVG und immer länger werdender Sperrfristen.[1978]

Schaubild 8.70: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG



	keine Vorstrafe (n=45.813)	(auch) § 21 StVG (n=18.466)	(auch) Alkoholverkehrs-delikte (n=5.730)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=2.308)	nur andere Delikte (n=12.899)
kein Rückfall	71%	55%	65%	55%	51%
nur andere Delikte	13%	22%	16%	23%	29%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	2%	1%	2%	2%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	3%	5%	3%	3%
(auch) § 21 StVG	13%	19%	13%	17%	14%

[1974] Siehe *Kapitel 3, 2.5.*
[1975] Siehe *Kapitel 7, 5.2.1.*
[1976] Siehe *Kapitel 7, 5.6.1.*
[1977] Vgl. oben Punkte *3.1* und *3.2.*
[1978] Zu den Tätertypen des § 21 StVG vgl. sogleich Punkt *8.4.2.*

Betrachtet man das Rückfallverhalten der Täter des § 21 StVG in Abhängigkeit von ihrer Vorstrafenbelastung, so zeigt sich, dass selbst nicht vorbestrafte Personen zu immerhin 29 % rückfällig werden. Die Rückfalldelikte setzen sich dann zu jeweils ca. 45 % aus (auch) erneuten Straftaten gemäß § 21 StVG sowie aus bloßen Delikten der „klassischen" Kriminalität zusammen. Wie bereits bei der Analyse der verkehrsspezifischen Sanktionierung in *Kapitel 7* erläutert worden ist, sind 57 % (n=26.234) dieser nicht vorbestraften Tätergruppe im Jugendalter.[1979] Von den Ersttätern des § 21 StVG, die sodann erneut mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis auffällig werden (n=6.132), befinden sich beträchtliche 73 % (n=4.499) im Alter unter 18 Jahren. Obwohl die Gerichte bei jugendlichen Ersttätern des § 21 StVG fast immer (99 %) von der zusätzlichen Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion absehen, wird ein nicht unbeträchtlicher Teil dieser Jugendlichen spezifisch rückfällig.

Ferner lässt sich dem Schaubild eindrucksvoll entnehmen, dass die generellen Rückfallquoten mit Vorliegen einer strafrechtlichen Vorbelastung deutlich ansteigen. Jeweils 55 % der (auch) wegen § 21 StVG bzw. mit sonstigen (nicht alkoholbedingten) Verkehrsdelikten Vorbestraften und sogar nur 51 % der ausschließlich mit Nicht-Verkehrsdelikten Vorbestraften begehen keine erneute Straftat während des dreijährigen Beobachtungszeitraumes. Eine gewisse Ausnahme bilden die mit Trunkenheitsdelikten vorbestraften Personen, für die immerhin zu 65 % keine Folgeentscheidung registriert ist. Vermutlich handelt es sich bei dieser Tätergruppe vermehrt eher um „typische Alkoholverkehrsstäter", denen die Fahrerlaubnis entzogen worden ist (§ 69 II StGB), als um Personen, die aus einer vermehrten strafrechtlichen Auffälligkeit heraus auch Straftaten gemäß § 21 StVG begehen. Für die Vermutung spricht auch die Zusammensetzung der Rückfalldelikte, weil einerseits die Anteile „klassischer" Straftaten geringer sind, andererseits alkoholspezifische Rückfalltaten häufiger vorkommen als bei den anderen vorbestraften Bezugstätern des § 21 StVG. Die höchsten Anteile spezifischer Rückfälle weisen schließlich mit 19 % erwartungsgemäß die bereits wegen § 21 StVG einschlägig vorbestraften Täter auf.

8.3.8 § 6 PflVG

Täter, die wegen eines Verstoßes gegen das PflVG verurteilt worden sind, haben zu 62 % keine Vorstrafe.[1980] Zu 7 % treten (auch) spezifische Voreintragungen, zu 12 % (auch) Voreintragungen mit anderen Verkehrsdelikten und zu 19 % nur Voreintragungen mit Delikten der „klassischen" Kriminalität auf.

Während für nicht vorbestrafte Personen zu 78 % keine Folgeentscheidungen verzeichnet sind, haben die einschlägig (auch § 6 PflVG) sowie die mit § 21 StVG Vorbestraften das höchste generelle Rückfallrisiko. Jeweils nur 58 % dieser Täter

[1979] Vgl. *Kapitel 7, 5.6.3.3.7*

[1980] Siehe *Kapitel 7, 5.2.1, Schaubild 7.29.*

bleiben ohne weitere Straftat. 8 % der einschlägig Vorbestraften begehen zudem erneut eine Straftat gemäß § 6 PflVG. Ferner ist bei diesen Tätern der (auch) Rückfall mit § 21 StVG vergleichsweise hoch (9 %). Nur die bereits wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis Verurteilten weisen diesbezüglich eine etwas höhere Rückfallwahrscheinlichkeit auf (10 %). Ein gewisser Zusammenhang von Straftaten nach § 6 PflVG und § 21 StVG[1981] ist somit nicht von der Hand zu weisen.

Schaubild 8.71: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle bei Bezugsentscheidungen wegen Verstoßes gegen die Pflichtversicherung gemäß § 6 PflVG

	keine Vorstrafe (n=9.952)	(auch) § 6 PflVG (n=1.172)	(auch) Alkoholverkehrsdelikte (n=685)	(auch) § 21 StVG (n=904)	(auch) sonstige Verkehrsdelikte (n=320)	nur andere Delikte (n=2.982)
kein Rückfall	78%	58%	66%	58%	64%	60%
nur andere Delikte	12%	22%	18%	23%	21%	27%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	1%	1%	1%	2%	1%
(auch) § 21 StVG	4%	9%	6%	10%	5%	5%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	3%	7%	3%	4%	3%
(auch) § 6 PflVG	4%	8%	3%	4%	3%	4%

Auffällig ist darüber hinaus der durchweg hohe Anteil von Rückfällen der vorbestraften Täter des § 6 PflVG mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität. Lediglich bei den Personen, die (auch) aufgrund von Trunkenheitsdelikten verurteilt worden sind, spielen alleinige Vorstrafen aus dem Bereich der allgemeinen Kriminalität eine etwas geringere Rolle (18 %). Hingegen ist hier der alkoholspezifische Rückfall noch am häufigsten (7 %). Schließlich ist anzumerken, dass sich das Rückfallverhalten unabhängig von der Art des Vorstrafendeliktes größtenteils auf die Begehung von Nicht-Verkehrsdelikten beschränkt. Verstärkt gilt diese Beobachtung freilich für die ausschließlich mit „klassischen“ Straftaten Vorbelasteten.

[1981] Vgl. auch *Jehle/Hohmann-Fricke*, ZJJ 2006, 286, 287.

8.4 Tätertypen und Rückfall

So wenig es den typischen Kriminellen gibt, so wenig existiert ein typischer Verkehrsdelinquent.[1982] Die bisherigen Analysen sollten deutlich gemacht haben, dass es sich bei den Verkehrstätern um eine heterogene Gruppe handelt, die sich durch ein sehr unterschiedliches Rückfallrisiko auszeichnet. Gleichwohl ist es ein altes Bestreben der Kriminologen, Ordnung in die Vielfalt der Erscheinungen zu bringen, das Gemeinsame herauszuarbeiten und Typologien zu ermitteln. Ziel einer solchen Typenbildung ist die Verschaffung eines geordneten sowie möglichst präzisen und erschöpfenden Überblicks. Dafür wird oftmals auf die relativ anhaltende, regelmäßige oder häufige Verübung eines gewissen Delikttyps abgestellt (z.B. der Alkoholtäter im Straßenverkehr[1983]). Des Weiteren werden vielfach Typologien auf Grundlage statistisch gezählter Häufigkeiten und Frequenzen der Deliktbegehung gebildet (z.B. der Ersttäter, der Gelegenheitstäter und der Rückfalltäter)[1984].

In diesem Abschnitt soll mit Hilfe der vorliegenden Daten versucht werden, nach gewissen Tätertypen der Verkehrsdelinquenten zu differenzieren. Nach den bisherigen Ergebnissen der Untersuchung haben sich vor allem die Täter ohne Fahrerlaubnis als problematische Gruppe, die sowohl eine vergleichsweise hohe allgemeine als auch spezifische Vorstrafenbelastung aufweist, herauskristallisiert. Diese Art der Vorstrafenbelastung wirkt sich ebenfalls deutlich auf Umfang und Zusammensetzung der Rückfalldelikte aus. Ferner sind es die Alkoholtäter im Straßenverkehr, die insbesondere in der kriminologischen Forschung als höchst rückfallgefährdete Täterpopulation angesehen werden. Wenngleich die bisherige Analyse gezeigt hat, dass sich die Trunkenheitstäter im Hinblick auf die generelle Rückfallquote nicht negativ von den übrigen Verkehrstätern absetzen, so konnte dennoch eine relativ hohe spezifische Vorstrafenbelastung sowie Rückfälligkeit aufgezeigt werden.

Aufgrund dieser Erkenntnisse, aber auch vor dem Hintergrund der massenhaften Verwirklichung dieser beiden Kriminalitätsformen, wird nachfolgend eine differenzierte Betrachtung nach Tätertypen für die alkoholbedingten Verkehrsdelikte (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) sowie das Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) vorgenommen. Hierbei wird deren Verteilung im Datensatz, ihre demographische Zusammensetzung und Vorstrafenhäufigkeit, ihre Sanktionierung sowie ihre Rückfälligkeit eingehend analysiert.

Zum Abschluss wird darüber hinaus eine weitere grobe Täterdifferenzierung für die Gesamtheit der im Datensatz registrierten Verkehrsdelinquenten herausgearbeitet, und die jeweiligen Unterschiede im Rückfallverhalten werden aufgezeigt.

[1982] Siehe hierzu bereits *Kapitel 3, 2.*

[1983] Vgl. *Kapitel 3, 2.3; Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243 ff.; *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 46 ff.

[1984] *Middendorff,* Beiträge zur Verkehrskriminologie, S. 32 ff.

8.4.1 Der Alkoholtäter im Straßenverkehr

Für eine erste Annäherung empfiehlt es sich, als Differenzierungskriterium die Vorstrafen heranzuziehen[1985], da diese – wie bereits aufgezeigt – den stärksten Einfluss auf Umfang und Art des Rückfalls ausüben. Trotz einer möglichst umfangreich vorzunehmenden Gesamtbetrachtung muss zudem stets die Anknüpfung an die Bezugstat gewahrt bleiben, weil die entsprechende Bezugsentscheidung 2004 die einzige Gemeinsamkeit der hier untersuchen Trunkenheitstäter im Straßenverkehr bilden kann. Anhand der Vor- und Bezugsentscheidungen, also einer Verknüpfung von retrospektiver Betrachtung der Vorstrafen und der Bezugstat, soll untersucht werden, ob und inwieweit Unterschiede im Rückfallverhalten bestehen. Hierbei erscheint ein Rückgriff auf die bekannte Typologie von *Franz von Liszt* von Nutzen zu sein.[1986] Seine Differenzierung erfolgte nach Einmal- bzw. Gelegenheitstätern, denen man nur einen Denkzettel verpassen müsse, nach Wiederholungstätern, die besserungsbedürftig und -fähig seien, sowie schließlich nach den sogenannten Unverbesserlichen. Allerdings will die eigene Analyse nicht bei einer bloßen Unterscheidung zwischen „Ersttätern“ und „Wiederholungstätern“ stehen bleiben.[1987] Vielmehr sollen weitere Abstufungen nach den Deliktarten der registrierten Voreintragungen erfolgen. Andererseits soll das verwendete Tätertypenmodell möglichst einfach sein, um eine gewisse Anschaulichkeit und Übersichtlichkeit sowie eine hinreichend umfangreiche Fallzahl der jeweiligen Tätergruppierungen zu erhalten. Hierfür ist es notwendig, nicht zu viele verschiedene Typen zu unterscheiden. Im Ergebnis wird nach folgenden Tätertypen der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr gegliedert, die sich sinnvollerweise gegenseitig ausschließen, um eine vergleichende Betrachtung zu gewährleisten:[1988]

- Der *„Ersttäter“*: Dieser Typus ist in der Bezugsentscheidung mit einem alkoholbedingten Straßenverkehrsdelikt in Erscheinung getreten, weist aber keinerlei Voreintragungen im BZR auf.
- Der *„Gelegenheitstäter“* bzw. „auch-Alkoholtäter“: Dieser Typus ist zwar in der Bezugsentscheidung wegen eines Alkoholverkehrsdeliktes verurteilt worden, hat aber ansonsten ausschließlich Vorstrafen wegen nicht alkoholbedingter Straßenverkehrsdelikte und/oder „klassischer“ Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs.
- Der *„reine Alkoholtäter“*: Hierbei handelt es sich um Personen, die wiederholt mit Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr auffällig geworden sind, nicht aber auch Vorstrafen wegen „klassischer“ Straftaten aufweisen.

[1985] So auch *Kirchner,* in: Heinz /Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 274.

[1986] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 251.

[1987] Zur Analyse der Alkoholverkehrstäter im Sinne von „Erst- und Wiederholungstätern“ vgl. z.B. *Kirchner,* in: Heinz /Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 276; *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 251 f.; *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 168 ff.

[1988] Die Verteilung der Tätertypen findet sich in *Tabelle 8.63a im Anhang.*

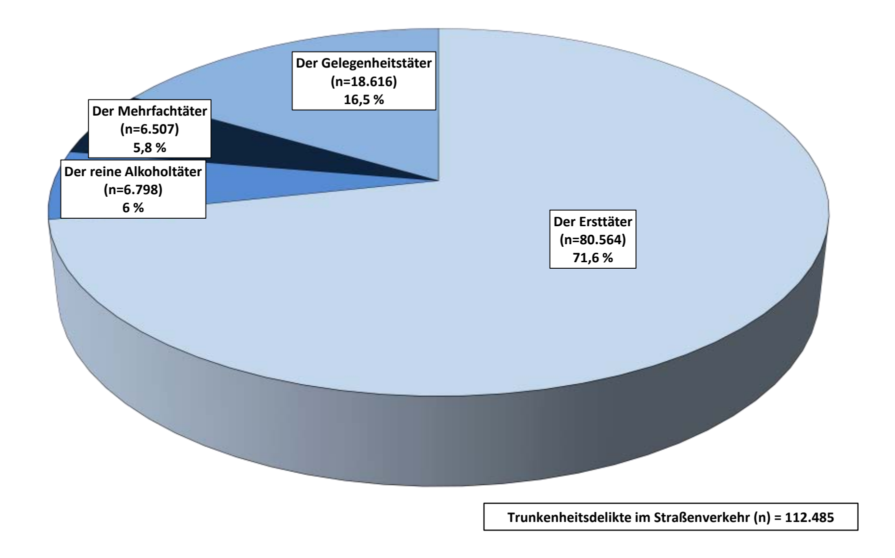
- Der „*Mehrfachtäter*“: Diese Tätergruppe setzt sich aus Personen zusammen, die bereits zuvor wegen eines Trunkenheitsdeliktes im Straßenverkehr verurteilt worden sind, für die darüber hinaus im BZR aber auch sonstige Vorstrafen wegen Verkehrsdelikten und/oder Straftaten der „klassischen“ Kriminalität eingetragen sind. Dieser Tätertypus dürfte bereits aufgrund der stärkeren Vorstrafenbelastung als stark rückfallgefährdet einzustufen sein.

Da in der Auswertung lediglich das schwerste Delikt der Vor- und Bezugsentscheidungen berücksichtigt wird, ist allerdings nicht vollends auszuschließen, dass ein Gelegenheitstäter auch vor der Bezugsentscheidung mit einem Trunkenheitsdelikt auffällig geworden ist, das aber wegen des geringeren Strafrahmens hinter dem aufgenommenem Delikt zurücktritt. Ähnliches gilt für den „reinen Alkoholtäter“ bezüglich der Voreintragungen bzw. für sämtliche Tätertypen bezüglich der Bezugsentscheidung. Es ist möglich, dass das Alkoholdelikt nicht die einzige Straftat war, die der Verurteilung in der Vor- bzw. Bezugsentscheidung zugrunde lag.

8.4.1.1 Häufigkeiten und Verteilung der Tätertypen

Zu Beginn ist zu untersuchen, wie sich die kodierten Typen der Alkoholdelinquenten im BZR-Datensatz absolut sowie prozentual verteilen *(Schaubild 8.72)*. Hierbei wird deutlich, dass mit einem Anteil von knapp 72 % (n=80.564) der Großteil auf die sog. Ersttäter entfällt.

Schaubild 8.72: Verteilung der Tätertypen bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr



16,5 % (n=18.616) der Alkoholverkehrsstraftäter sind Gelegenheitstäter und weisen demnach wie die Ersttäter keine Voreintragung wegen Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr auf. Demnach ist die Begehung von alkoholbedingten Straßenverkehrsstraftaten für 88 % der im Bezugsjahr 2004 registrierten Alkoholtäter eine erstmalige Erscheinung. Jeweils ca. 6 % der Trunkenheitstäter sind sog. „reine Alkoholverkehrstäter“ oder sogar „Mehrfachtäter“. Während erstere wiederholt ausschließlich mit Trunkenheitsdelikten in Erscheinung getreten sind, sind für die Mehrfachtäter darüber hinaus noch weitere verkehrsrechtliche oder sonstige Voreintragungen im BZR registriert. Immerhin weisen insgesamt lediglich knapp 12 % der im Bezugsjahr 2004 erfassten Alkoholverkehrsstraftäter bereits spezifische Vorstrafen auf. Für diese Tätergruppen sind erhöhte Anteile spezifischer Rückfälle zu erwarten. Zudem dürften insbesondere die sog. Mehrfachtäter ein ohnehin hohes generelles Rückfallrisiko aufweisen.

8.4.1.2 Persönlichkeitsmerkmale der Tätertypen

Die gebildeten Tätertypen sollen nun auf ihre demographische Zusammensetzung untersucht werden. Wiederum muss dabei aufgrund der Art der zur Verfügung stehenden Daten eine Beschränkung auf die drei Faktoren Alter, Geschlecht und Nationalität erfolgen. Darüber hinaus wird an dieser Stelle die Vorstrafenhäufigkeit in die Persönlichkeitsbetrachtung der Täter einbezogen.

8.4.1.2.1 Alter

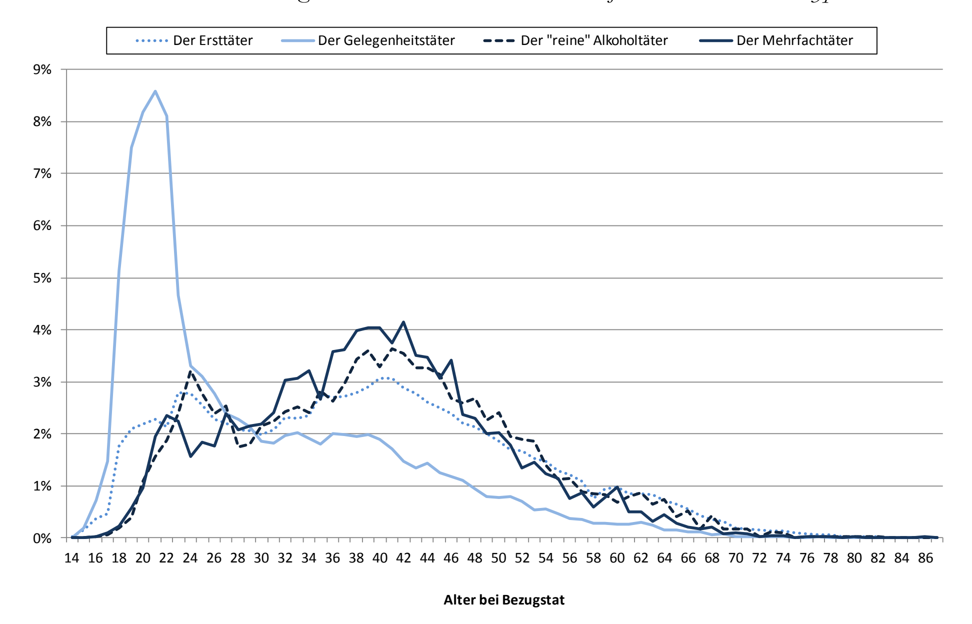
Bereits die Analyse des Tatalters bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss in *Kapitel 6*[1989] hat eine breite Altersstreuung sowie einen sehr geringen Anteil jugendlicher Straftäter ergeben. In der Konsequenz ist das Durchschnittsalter der Trunkenheitstäter relativ hoch (Median: 37; arithmetisches Mittel: 37,4). *Schaubild 8.73* dokumentiert die Altersverteilung zum Zeitpunkt der Bezugstat bzw. den prozentualen Anteil der jeweiligen Altersstufe für die verschiedenen Tätertypen im Vergleich.[1990] Hierbei zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede. Während sich die Altersverläufe der Ersttäter, der reinen Alkoholtäter sowie der Mehrfachtäter noch ähneln, stellt sich der Altersverlauf der Gelegenheitstäter völlig anders dar. Die grundsätzliche Form einer linksschiefen Verteilung mit der höchsten Belastung in jungen Jahren[1991] kann nur bei den Gelegenheitstätern festgestellt werden (der Modus liegt hier bei 21 Jahren), wohingegen die Altersverläufe der übrigen Tätertypen den Punkt der höchsten Belastung jeweils erst zu Beginn des vierten Lebensjahrzehntes erreichen (der Modus liegt bei den Ersttätern und den reinen Alkoholtätern jeweils bei 41 Jahren, bei den Wiederholungstätern bei 42 Jahren).

[1989] Vgl. im Einzelnen *Kapitel 6, 2.1.1.*

[1990] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.64a im Anhang*. In einem Fall fehlt für den Ersttäter und in einem Fall für den Gelegenheitstäter die Angabe zum Alter im BZR. Diese beiden Fälle sind im Schaubild 8.73 daher nicht enthalten.

[1991] Generell zur Erklärung des Verlaufs einer „Age-crime-Kurve“ siehe oben *Kapitel 3, 3.1.*

Schaubild 8.73: Altersverteilung bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen



Konsequenterweise ist der Anteil junger Täter bei den Gelegenheitstätern weitaus höher als bei den anderen Tätertypen. Zwar beträgt der jugendliche Täteranteil nur 2 % (n=446), allerdings ist ein bedeutsamer Anteil heranwachsender Täter von 21 % (n=3.877) zu verzeichnen. Die übrigen Tätertypen hingegen befinden sich zu 98 % (reine Alkoholtäter; Mehrfachtäter) bzw. 93 % (Ersttäter) im Erwachsenenalter. Ferner setzen sich die Ersttäter immerhin zu 6 % (n=4.883) aus Heranwachsenden zusammen. Im Ergebnis ist somit das Durchschnittsalter der Gelegenheitstäter mit Abstand am niedrigsten (Median: 25; arithmetisches Mittel: 29,6).[1992] Der geringe Anteil jugendlicher Straftäter bei sämtlichen Tätertypen ist durch das Fahrerlaubniserfordernis als legale Zugangsmöglichkeit zum motorisierten Straßenverkehr bedingt. Überdies sind die jeweiligen Altersverläufe zum Teil bereits den Kriterien zur Erstellung der Tätertypen geschuldet. Bei jungen Tätern ist es sehr viel wahrscheinlicher, dass die Bezugstat die erste Tat des jeweiligen Täters ist. Es hängt naturgemäß vom Lebensalter des Betroffenen ab, wie lange der Zeitraum zwischen Strafreife und Bezugsentscheidung ist. Eine erhöhte Vorstrafenbelastung kann also bei jungen Straftätern weniger ausgebildet sein. Dies erklärt den geringen Anteil junger Täter besonders bei den Mehrfachtätern, die

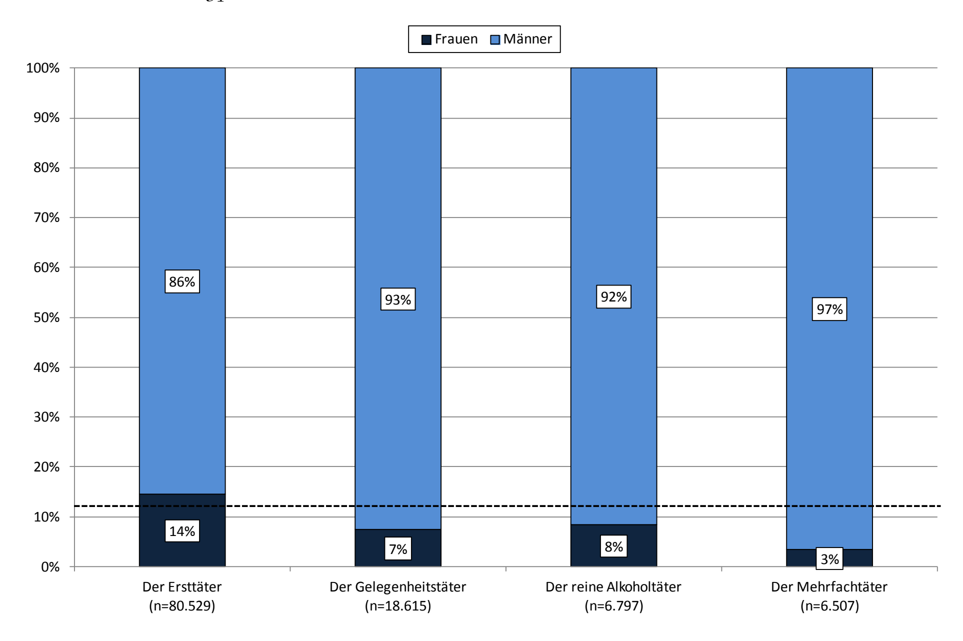
[1992] Für die Ersttäter beträgt das Durchschnittsalter 38 Jahre (Median) bzw. 38,8 Jahre (arithmetisches Mittel); bei den reinen Alkoholtätern liegt der Median bei 40, das arithmetisches Mittel bei 39,9 Jahren. Das Durchschnittsalter der Mehrfachtäter beträgt 39 Jahre (Median) bzw. 39,1 Jahre (arithmetisches Mittel).

bereits im stärkerem Umfang strafrechtlich vorbelastet sind, aber auch bei den „reinen“ Trunkenheitsdelinquenten, die bereits zuvor wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdeliktes verurteilt worden sind. Die Gelegenheitstäter zeichnen sich hingegen dadurch aus, dass sie ausschließlich Vorstrafen wegen „klassischer“ Straftaten aufweisen. Der Altersverlauf dieses Tätertypus dürfte vorwiegend mit der kriminologischen Erkenntnis, dass vor allem junge Jahrgänge verstärkt mit (Bagatell-)Kriminalität belastet sind, zu erklären sein.

8.4.1.2.2 Geschlecht

Die bisherigen Analysen haben ergeben, dass Frauen nicht nur deutlich seltener Verkehrsstraftaten begehen[1993], sondern dass sie auch nach der Begehung eines solchen Deliktes sehr viel seltener rückfällig werden als Männer[1994]. *Schaubild 8.74* gibt einen Überblick über die Anteile von Frauen und Männern an den Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr differenziert nach den erstellten Tätertypen.[1995] Darüber hinaus kennzeichnet die gestrichelte Linie den Frauenanteil an den alkoholbedingten Verkehrsdelikten insgesamt (12 %).

Schaubild 8.74: Anteil von Frauen und Männern bei den Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen



[1993] Vgl. *Kapitel 6, 2.2.*

[1994] Vgl. oben Punkt *4.2.*

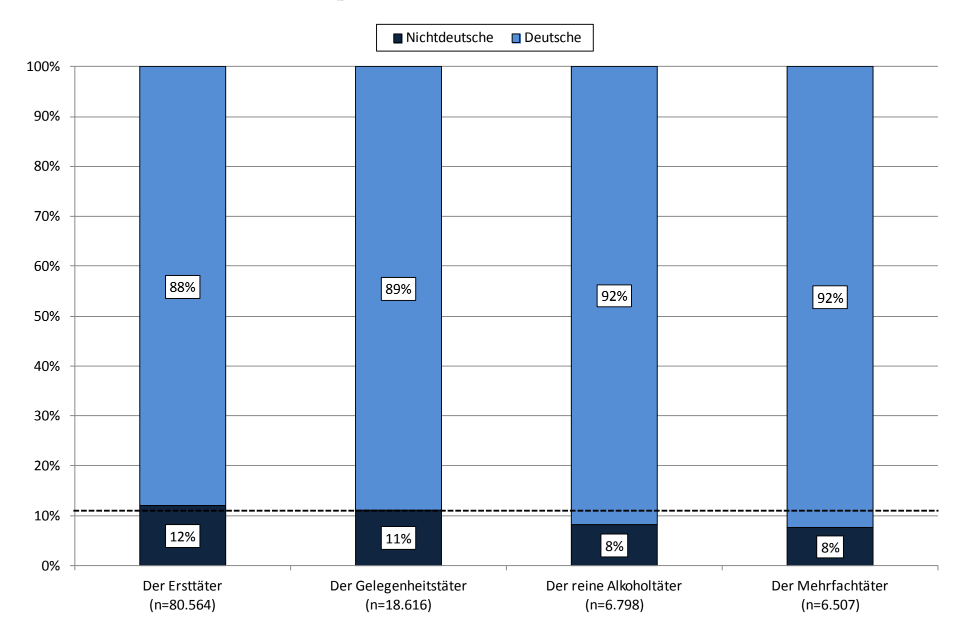
[1995] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.65a im Anhang*. Es fehlt in 37 Entscheidungen ein entsprechender Eintrag zum Geschlecht. Diese Fälle sind somit im Schaubild 8.74 nicht berücksichtigt.

Es zeigt sich, dass mit steigender Kriminalitätsbelastung der Frauenanteil abnimmt. Während Frauen bei den Ersttätern der Trunkenheitsdelikte noch zu einem Anteil von 14 % (n=11.666) vertreten sind, beträgt der Frauenanteil bei den reinen Alkoholtätern nur noch 8 % (n=572) und bei den Gelegenheitstätern 7 % (n=1.378). Die als besonders rückfallgefährdet einzustufenden Mehrfachtäter setzen sich sogar nur noch zu 3 % (n=222) aus weiblichen Delinquenten zusammen. Sobald also die mehrfache Begehung von (Verkehrs-)Delikten Voraussetzung ist, sinkt der Frauenanteil deutlich ab. Diese Ergebnisse bestätigen erneut, dass Frauen durchschnittlich weniger kriminalitätsbelastet sind als Männer.[1996] Selbst wenn sie straffällig werden, ist die verwirklichte Straftat oftmals eine einmalige Episode. Diese Beobachtung gilt verstärkt für die Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr, die sich als typische Männerdelikte charakterisieren lassen.[1997]

8.4.1.2.3 Nationalität

Eine ähnliche Tendenz kann in Bezug auf die Verteilung der Nationalitäten bei den Typen von Alkoholverkehrstätern festgestellt werden *(Schaubild 8.75)*.[1998]

Schaubild 8.75: Anteil von Nichtdeutschen und Deutschen bei den Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen



[1996] Zu den Erklärungen für die geschlechtsspezifische Kriminalitätsbelastung vgl. *Kapitel 3, 3.2.*

[1997] Vgl. bereits *Kapitel 6, 2.2.*

[1998] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.66a im Anhang*. Die gestrichelte Linie kennzeichnet den Nichtdeutschenanteil an den Trunkenheitsdelikten insgesamt (11 %).

Während bei den Ersttätern immerhin noch 12 % (n=9.609) sowie bei den Gelegenheitstätern 11 % (n=2.071) nichtdeutscher Staatsangehörigkeit sind, sinkt ihr Anteil bei den reinen Alkoholtätern (n=559) und Mehrfachtätern (n=493) auf jeweils 8 % ab. Gerade bei den spezifisch vorbelasteten sowie mehrfach vorbelasteten Alkoholverkehrstätern sind nichtdeutsche Straftäter somit sowohl absolut als auch relativ deutlich unterrepräsentiert. Diese Unterschiede zwischen deutschen und ausländischen Tätern dürften nur zum Teil auf systematische Mindererfassungen bei nichtdeutschen Straftätern beruhen. Weitere Gründe für die Divergenzen sind vermutlich in einer nationalitätsspezifischen Partizipation am innerdeutschen Straßenverkehr[1999] sowie kulturellen Unterschieden im Umgang mit Alkohol zu finden[2000]. Ohnehin hat bereits die Analyse in *Kapitel 6* einen auffallend niedrigeren Wert von nichtdeutschen Delinquenten bei den alkoholbedingten Verkehrsstraftaten aufgezeigt.[2001]

8.4.1.2.4 Vorstrafenhäufigkeit

Schließlich ist im Hinblick auf die Persönlichkeit der Tätertypen von Interesse, wie häufig diese bereits strafrechtlich in Erscheinung getreten sind. Bereits die Einteilung der Tätertypen anhand der Voreintragungen bringt es zwangsläufig mit sich, dass die Mehrfachtäter am häufigsten strafrechtlich vorbelastet sind, weil für ihre Erfassung neben einer alkoholspezifischen Voreintragung mindestens eine weitere Vorstrafe aus dem Bereich der sonstigen Verkehrskriminalität oder der „klassischen“ Kriminalität vorausgesetzt wird. Ferner haben die sog. „Ersttäter“ logischerweise keinerlei Vorstrafe.

Schaubild 8.76 verdeutlicht die Anzahl von Voreintragungen bei den jeweiligen Typen der Alkoholverkehrsstraftäter.[2002] Hierbei zeigt sich die geringste Vorstrafenhäufigkeit bei den reinen Trunkenheitstätern im Straßenverkehr. 73 % (n= 4.948) dieser Tätergruppe weisen lediglich eine spezifische Voreintragung auf. Bei 17 % (n=1.168) dieser Täter sind zwei, bei 8 % (n=542) drei oder vier und bei lediglich 2 % (n=139) fünf bis zehn Voreintragungen im BZR registriert.

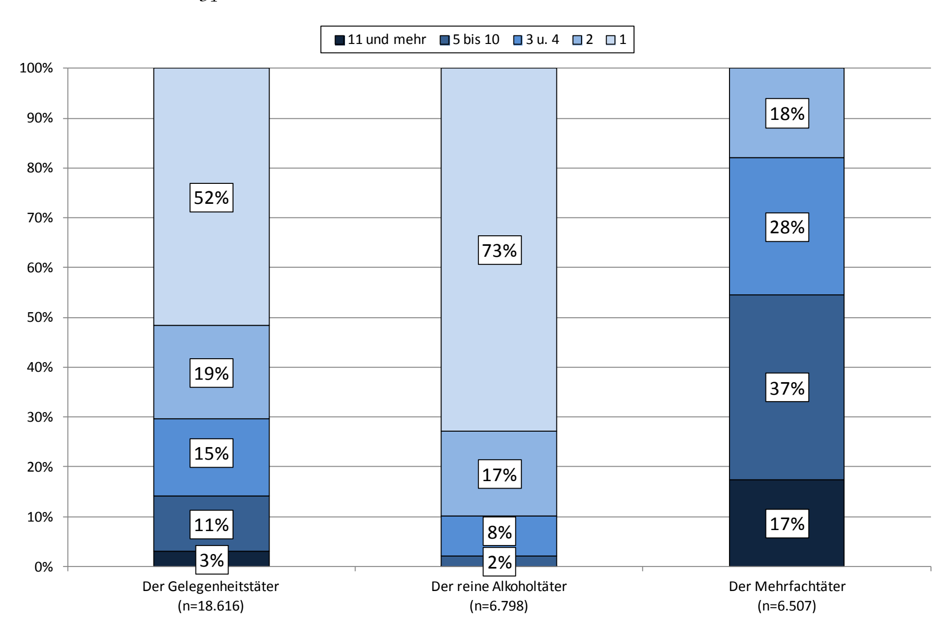
Die Gelegenheitstäter sind etwas häufiger allgemein vorbestraft, wobei indes über die Hälfte (52 %; n=9.610) nur eine Voreintragung aufweisen. Ferner nehmen auch die entsprechenden Täteranteile mit zunehmender Vorstrafenhäufigkeit kontinuierlich ab. Allerdings ist immerhin ein „Intensivtäteranteil“, der fünf oder mehr Vorstrafen aufweist, von 14 % (n=2.639) zu verzeichnen.

Die mit Abstand meisten Voreintragungen sind naturgemäß bei den Mehrfachtätern festzustellen. Während nur 18 % (n=1.164) zwei Vorstrafen haben, steigt sodann der Täteranteil mit drei oder vier Voreintragungen auf 28 % (n=1.801) und mit fünf bis zehn Voreintragungen auf 37 % (n=2.405) an. Für

[1999] Vgl. hierzu *Kapitel 3, 3.3.*
[2000] In diesem Sinne auch *Köhler,* S. 127.
[2001] Vgl. bereits *Kapitel 6, 2.3.*
[2002] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.67a im Anhang.*

17 % (n=1.137) der Mehrfachtäter sind sogar elf und mehr Vorstrafen registriert. Dieser Tätertypus setzt sich mithin zu einem beträchtlichen Anteil aus „Intensivtätern" mit mindestens fünf Vorverurteilungen zusammen. Diese enorme Vorstrafenbelastung dürfte sich sehr negativ in den Rückfallquoten niederschlagen.

Schaubild 8.76: Anzahl von Voreintragungen bei den Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen



8.4.1.3 Sanktionierung der Tätertypen

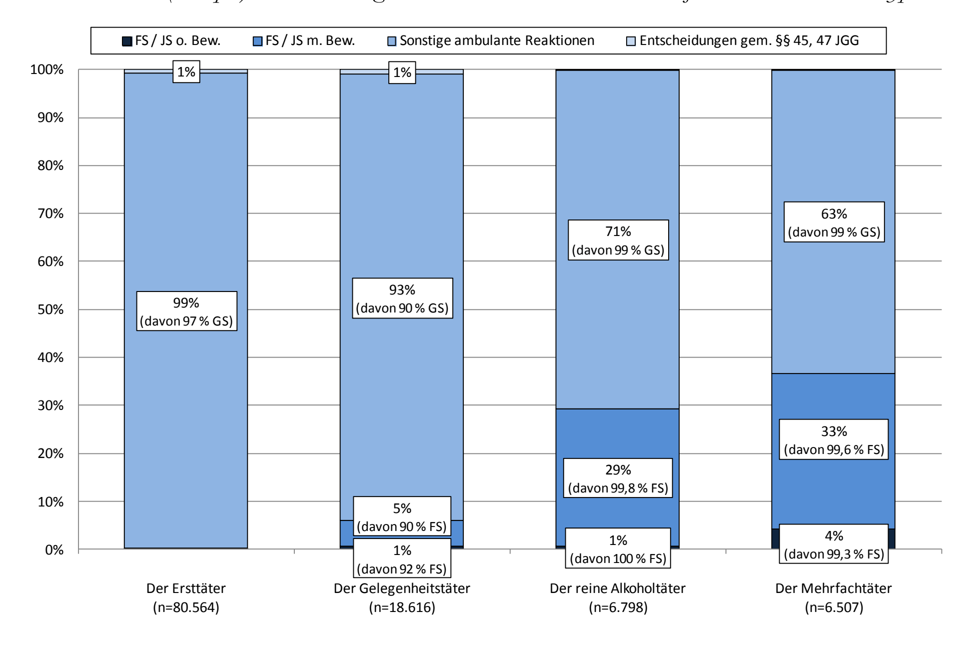
Nun gilt es die Sanktionierung der jeweiligen Tätergruppierungen unter die Lupe zu nehmen. Hierfür dokumentiert *Schaubild 8.77* zunächst die Verteilung der Hauptsanktionen[2003], wobei aus Übersichtsgründen die stationären Sanktionen, die Bewährungsstrafen, sonstige ambulanten Sanktionen[2004] sowie die jugendrechtlichen Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG zu vier Gruppen zusammengefasst worden sind. Allerdings macht das Schaubild ebenfalls deutlich, dass fast immer eine Sanktionierung nach dem StGB stattfindet, was unmittelbar mit der Altersverteilung bei den Trunkenheitsdelikten[2005] zusammenhängt.

[2003] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.68a im Anhang*.

[2004] Geldstrafen sowie alle jugendrichterlichen Reaktionen, die nicht eine Jugendstrafe oder eine Einstellung gemäß §§ 45, 47 JGG betreffen.

[2005] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 6, 2.1.1* und oben Punkt *8.4.1.2.1*.

Schaubild 8.77: (Haupt-)Sanktionierung bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen

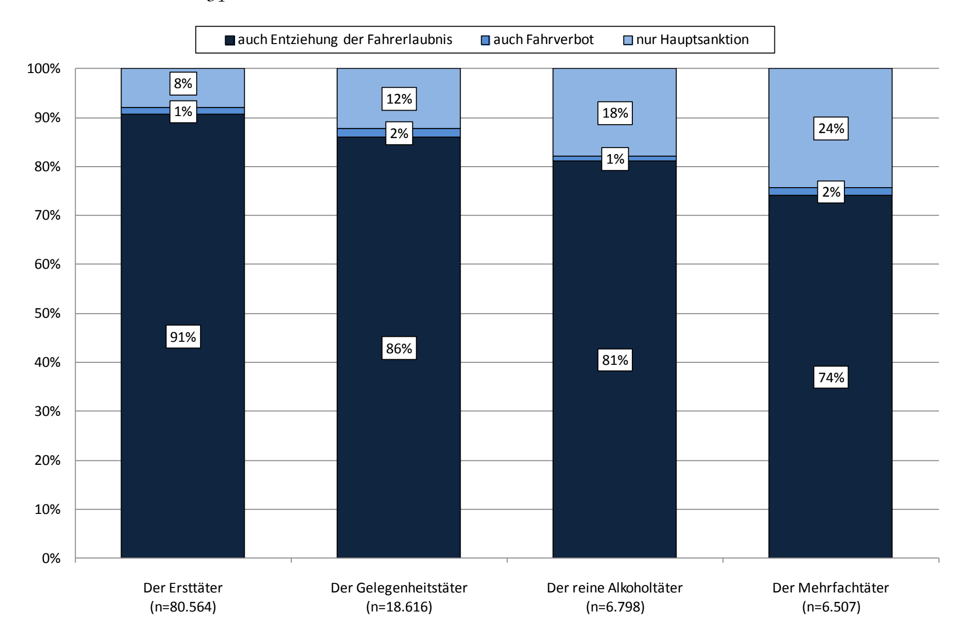


Während Trunkenheitsersttäter praktisch immer mit einer Geldstrafe sanktioniert werden, sind vor allem bei den Mehrfachtätern, aber auch den reinen Alkoholtätern die Anteile von Freiheitsstrafen deutlich erhöht. Dennoch entfällt auch bei diesen Tätertypen der Großteil der Sanktionen auf die Geldstrafe (70 % bei den reinen Alkoholtätern; 63 % bei den Mehrfachtätern). Gegenüber 33 % der Mehrfachtäter wird eine Bewährungsstrafe verhängt, 4 % der Täter werden gar zu einem stationären Freiheitsentzug verurteilt. Bei den Trunkenheitstätern, die ausschließlich einschlägig wegen alkoholbedingten Verkehrsdelikten vorbestraft sind, belaufen sich die entsprechenden Anteile auf 29 % (Bewährungsstrafe) bzw. 1 % (stationärer Freiheitsentzug). Es sind also insbesondere spezifische Vorstrafen, die sich sehr strafschärfend auswirken, wenngleich eine Verurteilung zu unbedingtem Freiheitsentzug auch bei den reinen Alkoholtätern die Ausnahme ist.

Schaubild 8.78 konkretisiert die bisherigen Ergebnisse, indem die verkehrsspezifische Sanktionierung in Form der Fahrerlaubnisentziehung (§§ 69 ff. StGB) oder der Anordnung eines strafrechtlichen Fahrverbotes (§ 44 StGB) differenziert nach den verschiedenen Tätertypen dargelegt wird.[2006] Es zeigt sich erneut die widersprüchliche Tendenz, dass bei Trunkenheitsdelikten der Anteil von Fahrerlaubnisentziehungen mit steigender Vorstrafenbelastung der Täter abnimmt, obgleich vor allem bei verkehrsspezifischen Voreintragungen der Eignungsmangel nicht erst vor dem Hintergrund der Regelung in § 69 II StGB offen zutage tritt.

[2006] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.69a im Anhang*.

Schaubild 8.78: Verkehrsspezifische Sanktionierung bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen



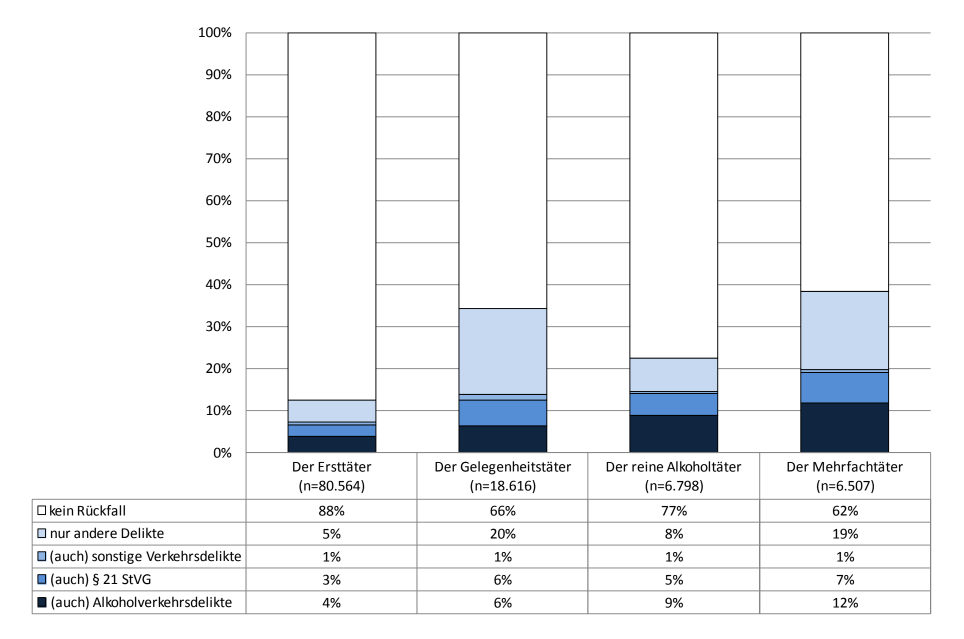
Dennoch wird lediglich 81 % der reinen Trunkenheitstäter und 74 % der Mehrfachtäter die Fahrerlaubnis wegen der Bezugstat (Trunkenheitsdelikt im Straßenverkehr) entzogen, wohingegen der entsprechende Anteil bei den Ersttätern enorme 91 % beträgt. Dies lässt sich nur dadurch erklären, dass das Gericht von einer weiteren Verlängerung einer vorhandenen Sperrfrist abgesehen hat oder die wiederholten Fahrerlaubnisentziehungen bzw. Verlängerungen der Sperrfristen nicht ordnungsgemäß in das BZR eingetragen worden sind. Ebenfalls möglich ist, dass die Sperrfristen im BZR aufgrund einer Gesamtstrafenbildung bei der jeweiligen Vorentscheidung Eintrag gefunden haben.[2007]

8.4.1.4 Rückfälligkeit der Tätertypen

Schließlich sollen Umfang und Deliktart des Rückfalls bei den alkoholbedingten Straßenverkehrsdelikten differenziert nach den erstellten Tätertypen analysiert werden *(Schaubild 8.79)*.[2008] Für die entsprechende Untersuchung wird die bereits am Anfang dieses Kapitels erläuterte Kategorisierung zum einschlägigen Rückfall verwendet.[2009]

[2007] Vgl. bereits *Kapitel 7, 5.5* und *Kapitel 7, 5.6.3.3.4*.
[2008] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.70a im Anhang*.
[2009] Siehe oben Punkt *2.2*.

Schaubild 8.79: Rückfälligkeit bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen



	Der Ersttäter (n=80.564)	Der Gelegenheitstäter (n=18.616)	Der reine Alkoholtäter (n=6.798)	Der Mehrfachtäter (n=6.507)
kein Rückfall	88%	66%	77%	62%
nur andere Delikte	5%	20%	8%	19%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	1%	1%	1%
(auch) § 21 StVG	3%	6%	5%	7%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	4%	6%	9%	12%

Die Analyse macht deutlich, dass zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den Typen der Alkoholtäter im Straßenverkehr bezüglich Rückfallquote und Zusammensetzung der Rückfalldelikte bestehen:

Zunächst einmal fällt positiv auf, dass die große Masse der Ersttäter auch Einmaltäter bleiben, also nicht erneut strafrechtlich in Erscheinung treten. Die Legalbewährungsquote liegt hier bei erfreulichen 88 % (n=70.606). Nur etwa 8 % (n=5.816) werden überhaupt wieder verkehrsstrafrechtlich auffällig. Lediglich 4 % (n=3.097) begehen eine erneute Alkoholtat im Straßenverkehr. Trotz der regelmäßigen Entziehung der Fahrerlaubnis im Bezugsurteil werden lediglich 3 % (n=2.248) der Ersttäter (auch) mit § 21 StVG rückfällig. Der absolute Großteil der Trunkenheitstäter scheint mithin die Maßregelanordnung „offiziell“ zu beachten[2010], was als wesentlicher Bestandteil ihrer Effektivität und Sicherungsfunktion gewertet werden kann.[2011] Der geringe Anteil von Rückfällen ausschließlich mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität (5 %; n=4.142) macht ebenfalls deutlich, dass die Ersttäter die alkoholbedingte Bezugstat ganz überwiegend nicht aus einer allgemeinen kriminellen Neigung heraus verwirklicht haben. Für die meisten Ersttäter war die Bezugstat ein einmaliger Ausrutscher bzw. sie wurden durch die strafrechtliche Sanktionierung hinreichend gewarnt.[2012] Gleichwohl wird auch bei

[2010] Unberücksichtigt ist freilich das Dunkelfeld.
[2011] So auch *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 171.
[2012] *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 251.

den Ersttätern die Relevanz alkoholspezifischer Rückfälle deutlich. Werden Ersttäter nämlich rückfällig, dann besteht in 31 % der Fälle die Rückfalltat aus einem erneuten Trunkenheitsdelikt im Verkehr.

Wenngleich die generellen Rückfallraten bei den vorbestraften Trunkenheitstätern der Bezugsentscheidung recht deutlich ansteigen, so bestehen doch teilweise erhebliche Unterschiede in den Rückfallverhalten der jeweiligen Tätertypen. Unerwartet positiv stellt sich die Legalbewährungsquote bei den ausschließlich mit alkoholbedingten Verkehrsdelikten vorbestraften Trunkenheitstätern dar. Obwohl bereits zwei spezifische Verurteilungen wegen Alkoholverkehrsdelikten vorliegen, werden 77 % während des dreijährigen Beobachtungszeitraumes nicht erneut straffällig. Vermutlich wurde dieser Tätergruppe zu einem Großteil für längere Zeit die Fahrerlaubnis entzogen, was sich zumindest während der Sperrfrist rückfallmindernd auswirken dürfte. Ferner ist eine geringe Rückfallquote von 5 % mit Straftaten gemäß § 21 StVG sowie ein recht geringer Anteil von ausschließlich nicht verkehrsspezifischen Rückfällen (8 %) zu verzeichnen. Bei dem Großteil der reinen Alkoholtäter scheint es sich also um eine Tätergruppe mit geringer krimineller Neigung zu handeln, die vielmehr aus problematischen Trinkgewohnheiten oder sogar einer gewissen Alkohol- oder Suchtproblematik heraus wiederholt mit Trunkenheit am Steuer aufgefallen ist. Für eine vorhandene Alkoholproblematik spricht auch der Umstand, dass immerhin 9 % der bereits einschlägig vorbestraften Trunkenheitstäter erneut mit einem alkoholbedingten Verkehrsdelikt in Erscheinung treten (n=594). Bei dieser kleinen Tätergruppe der „fahrenden Trinker“ dürften die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts an ihre Grenzen gelangen, so dass sie auch zukünftig als besonders rückfallgefährdet im Hinblick auf die erneute Begehung alkoholbedingter Verkehrsdelikte einzustufen ist.

Die höchste generelle Rückfallrate von knapp 39 % weisen erwartungsgemäß die Mehrfachtäter auf. Dabei zeichnet sich diese Tätergruppe nicht nur durch den größten Anteil von alkoholspezifischen Rückfällen (12 %) aus, sondern darüber hinaus auch durch einen beachtlichen Anteil von nicht-verkehrsspezifischen Rückfällen (19 %). Des Weiteren werden die Mehrfachtäter im Vergleich zu den anderen Tätertypen am häufigsten (auch) mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis rückfällig. Ähnliche allgemeine sowie verkehrsspezifische Rückfallquoten sind bei den Gelegenheitstätern zu verzeichnen, wobei indes die (auch) Rückfälle mit Trunkenheitsdelikten deutlich seltener sind (6 %). Es sind also sowohl bei den Gelegenheits- als auch den Mehrfachtätern vor allem die Vorstrafen mit „klassischen“ Straftaten, die einen hohen Einfluss auf die allgemeine Rückfälligkeit ausüben. Für die Gelegenheitstäter dürfte ferner die vergleichsweise hohe Beteiligung junger Täter[2013] ein rückfallbegünstigender Faktor sein. Bei den Mehrfachtätern tritt die alkoholspezifische Vorstrafenbelastung hinzu, die sich ebenfalls in einer hohen spezifischen Rückfallbelastung fortführt. Für die Gelegenheits- und die

[2013] Siehe oben Punkt *8.4.1.2.1.*

Mehrfachtäter kann also durchaus ein Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und (alkoholbedingter) Verkehrsdelinquenz bejaht werden.[2014] Zwischen zunehmender krimineller Belastung und unmittelbarer Gefährlichkeit im Straßenverkehr dürfte somit ein Zusammenhang bestehen.[2015] Ohnehin wird von Teilen der kriminologischen Forschung eine nicht unerhebliche Beziehung zwischen Trunkenheitsdelikten im Verkehr und der allgemein-kriminellen Strafdeliktbelastung vermutet, so dass die Rückfallgefahr in eine Trunkenheitsauffälligkeit im Straßenverkehr mit der Anzahl der kriminellen Vorstrafen anwachsen soll.[2016] Diese These kann auch die vorliegende Analyse der Trunkenheitsdelikte anhand des Rückfallverhaltens der Mehrfachtäter bestärken.

Dennoch ist im Ergebnis festzuhalten, dass selbst nach zwei einschlägigen Vorstrafen die große Mehrheit der Alkoholtäter nicht wieder auffällt[2017], obschon die Rückfallraten bei Vorliegen einschlägiger Vorstrafen, aber auch einer Vorbelastung mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität nicht unerheblich anwächst.

8.4.2 Der Täter des § 21 StVG

Im Folgenden soll sich nun verschiedenen Gruppierungen der Straftäter des § 21 StVG gewidmet werden. Die zu untersuchenden Tätertypen werden nach denselben Prinzipien ermittelt wie bei den alkoholbedingten Verkehrsdelikten.[2018] Gemeinsamer Anknüpfungspunkt aller Typen ist eine Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in der Bezugsentscheidung:[2019]

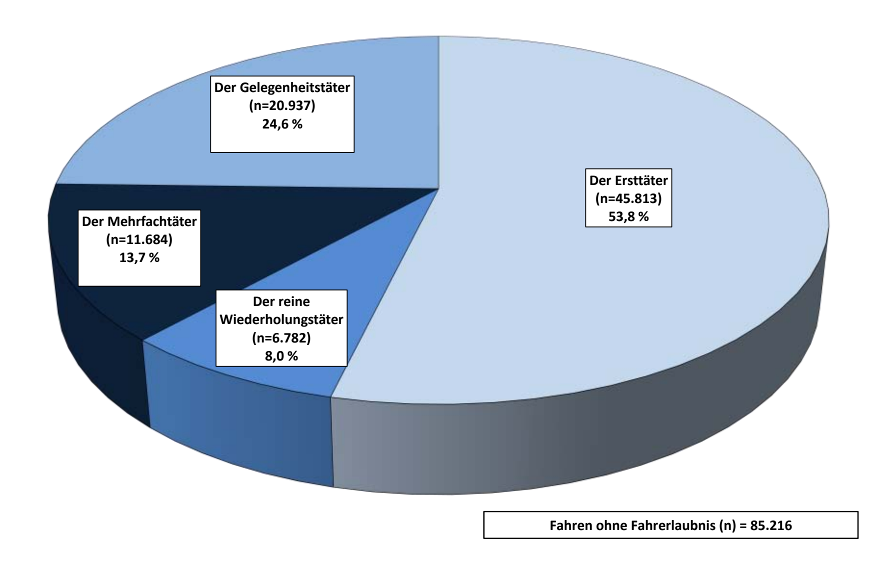
- Der *„Ersttäter“* wurde in der Bezugsentscheidung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt, weist aber keinerlei Voreintragungen im BZR auf.
- Der *„Gelegenheitstäter“* ist zwar in der Bezugsentscheidung wegen einer Straftat nach § 21 StVG sanktioniert worden, hat aber ansonsten ausschließlich Vorstrafen wegen anderer Straftaten in- oder außerhalb des Straßenverkehrs.
- Der *„reine Wiederholungstäter“* ist in der Bezugsentscheidung erneut mit § 21 StVG auffällig geworden, hat aber ansonsten keine Vorstrafen.
- Der *„Mehrfachtäter“* oder „allgemein Kriminelle“ ist bereits zuvor wegen § 21 StVG verurteilt worden, hat aber darüber hinaus auch Vorstrafen wegen sonstiger Verkehrsdelikte und/oder Straftaten der „klassischen“ Kriminalität.

[2014] Vgl. hierzu z.B. *Weinand/Undeutsch,* BewHi 1996, 99, 108 ff.
[2015] *Weinand/Undeutsch,* BewHi 1996, 99, 109.
[2016] Vgl. nur *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 147, S. 189 ff.; *Weinand/Undeutsch,* BewHi 1996, 99, 110; *Bussmann/Gerhardt,* BA 1984, 214, 225 f.; *Legat,* BA 1987, 391, 420 ff.; so schon *Krüger,* BA 1968, 141, 153 ff.
[2017] So auch *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 252.
[2018] Vgl. oben Punkt *8.4.1.*
[2019] Die Verteilung der Tätertypen findet sich in *Tabelle 8.71a im Anhang.*

8.4.2.1 Häufigkeiten und Verteilung der Tätertypen

Schaubild 8.80 zeigt zunächst wiederum die Verteilung der erstellten Tätertypen des § 21 StVG im BZR-Datensatz für das Bezugsjahr 2004.

Schaubild 8.80: Verteilung der Tätertypen beim Fahren ohne Fahrerlaubnis



Über die Hälfte der Fälle (54 %; n=45.813) entfallen auf die Ersttäter, für die keine Vorverurteilung im BZR registriert ist. Ein Viertel der Bezugstäter des § 21 StVG sind die sog. Gelegenheitstäter (n=20.937), die bereits Voreintragungen wegen „klassischer" Straftaten aufweisen. Damit wurden ca. 78 % der Bezugstäter des § 21 StVG im Jahr 2004 zum ersten Mal wegen dieses Deliktes verurteilt. Die Täter, die ausschließlich spezifische Vorstrafen mit § 21 StVG aufweisen, machen nur 8 % (n=6.782) der untersuchten Täterpopulation aus, wohingegen auf die als besonders rückfallgefährdet einzustufenden Mehrfachtäter immerhin knapp 14 % (n=11.684) der Fälle entfallen.

8.4.2.2 Persönlichkeitsmerkmale der Tätertypen

In Bezug auf die soziodemographischen Merkmale konnte die Untersuchung bereits nachweisen, dass das Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einem beträchtlichen Anteil durch männliche Jugendliche verwirklicht wird.[2020] Ferner beträgt der An-

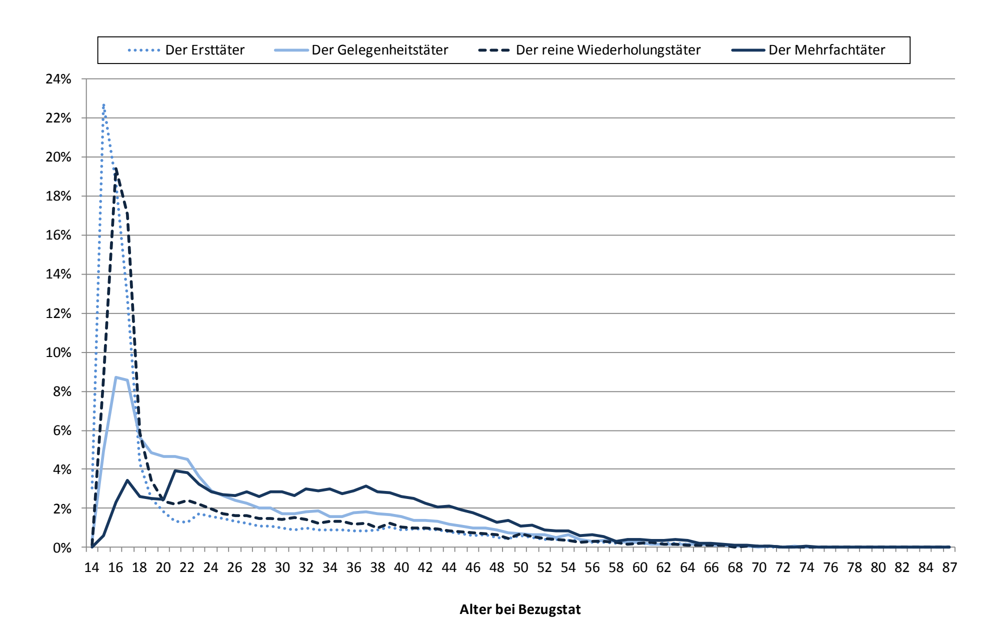
[2020] Vgl. *Kapitel 6, 2.1.4* und *2.2.* Das Durchschnittsalter beträgt hier 20 Jahre (Median) bzw. 25,8 Jahre (arithmetisches Mittel).

teil nichtdeutscher Straftäter nur 15 %, was vermutlich maßgeblich mit der Einführung des EU-Führerscheins im Jahr 1999 zusammenhängt.[2021]

8.4.2.2.1 Alter

Schaubild 8.81 zeigt den prozentualen Anteil der jeweiligen Altersstufe für die jeweiligen Tätertypen des § 21 StVG im Vergleich.[2022] Die grundsätzliche Form einer linksschiefen Verteilung ist bei allen Tätertypen zu erkennen. Allerdings unterscheiden sich die Verläufe zum Teil deutlich in Bezug auf die Ausprägung der Delinquenzbelastung im Jugendalter.

Schaubild 8.81: Altersverteilung beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen



Die höchsten Anteile Jugendlicher von 57 % (n=26.234) sind bei den Ersttätern, gefolgt von den reinen Wiederholungstätern mit einem entsprechenden Anteil von 45 % (n=3.072) festzustellen. Die Belastungsspitze (Modus) liegt hier bei 15 Jahren (Ersttäter) bzw. 16 Jahren (reiner Wiederholungstäter). Auch im weiteren Verlauf sind die Kurven beider Tätertypen nahezu identisch. Das Durchschnittsalter der Ersttäter beträgt 17 Jahre (Median) bzw. 23,1 (arithmetisches Mittel), das der Wiederholungstäter 18 Jahre (Median) bzw. 24,6 (arithmetisches Mittel). Sobald

[2021] Siehe im Einzelnen *Kapitel 6, 2.3* sowie *Kapitel 3, 3.3.*

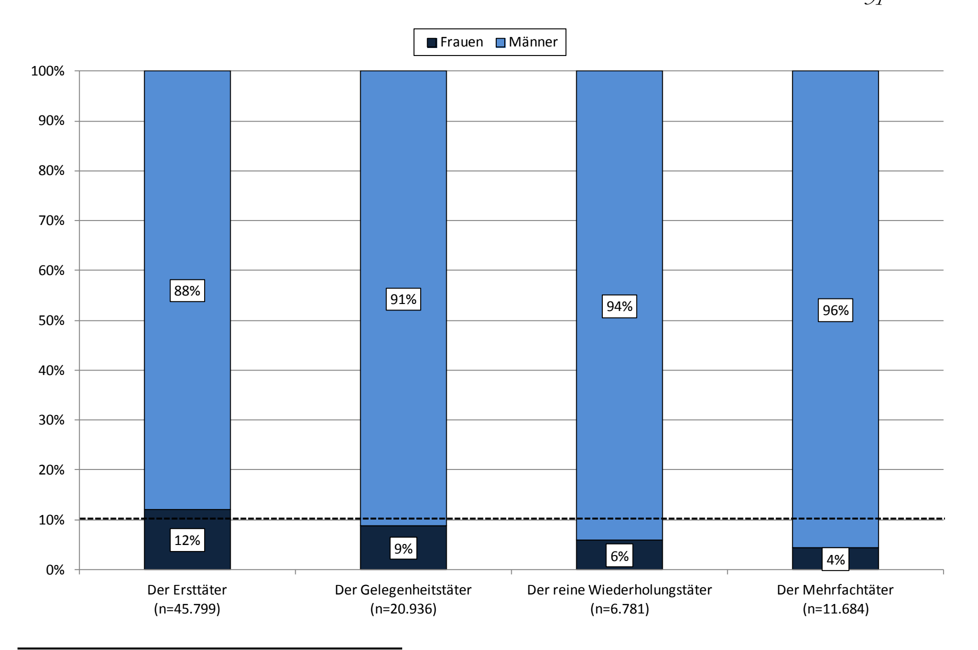
[2022] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.72a im Anhang*. Für die Ersttäter fehlen in zwei Fällen die Angaben zum Alter, die somit in Schaubild 8.81 nicht erfasst sind.

indes Vorstrafen wegen sonstiger Straftaten hinzutreten (Gelegenheits- oder Mehrfachtäter), spielen jugendliche Straftäter in der Bezugsentscheidung eine weitaus geringere Rolle, wenngleich auch bei diesen Tätertypen die Belastungsspitzen in den jungen Jahrgängen liegen.[2023] Vor allen Dingen die Mehrfachtäter setzen sich jedoch nur zu 6 % (n=744) aus jugendlichen Straftätern zusammen. Bei den Gelegenheitstätern sind immerhin 23 % (n=4.737) im Jugendalter. Hierbei wirkt sich erneut aus, dass sich bei jungen Tätern ein kriminelles Vorleben noch nicht derart herausgebildet haben kann. Daher verwundert es nicht, dass insbesondere die Mehrfachtäter[2024] zu 86 % ihre Bezugstat im Erwachsenenalter verwirklicht haben. Bei den Gelegenheitstätern[2025] ist ferner ein vergleichsweise hoher Anteil heranwachsender Straftäter von 15 % (n=3.163) zu verzeichnen.

8.4.2.2.2 Geschlecht

Im Hinblick auf die Geschlechterverteilung macht *Schaubild 8.82* erwartungsgemäß deutlich[2026], dass der Frauenanteil mit steigender Kriminalitätsbelastung, die in den Tätertypen zum Ausdruck kommt, abnimmt.

Schaubild 8.82: Anteil von Frauen und Männern beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen



[2023] Für die Mehrfachtäter liegt der Modus bei 21 Jahren, für die Gelegenheitstäter bei 16 Jahren.

[2024] Das Durchschnittsalter beträgt 33 Jahre (Median) bzw. 33,6 Jahre (arithmetisches Mittel).

[2025] Das Durchschnittsalter beträgt 23 Jahre (Median) bzw. 27,7 Jahre (arithmetisches Mittel).

[2026] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.73a im Anhang*. Für die Ersttäter fehlen in 14 Fällen, für die reinen Wiederholungstäter sowie die Gelegenheitstäter jeweils in einem Fall die Angaben zum Geschlecht. Diese Fälle sind somit nicht im Schaubild 8.82 enthalten.

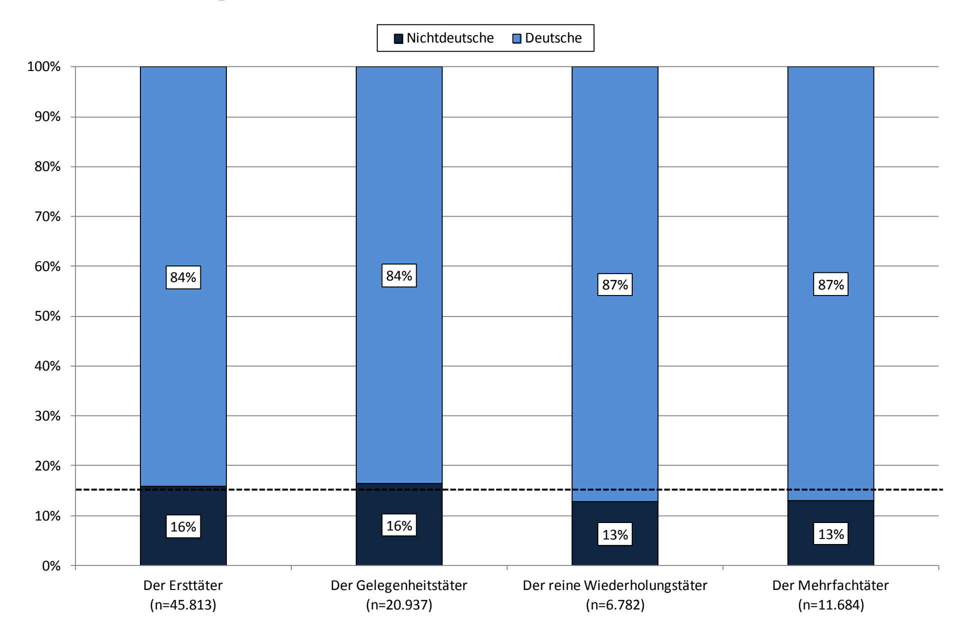
Während Ersttäter noch zu 12 % (n=5.522) weiblichen Geschlechts sind, sinkt der Frauenanteil bei den Gelegenheitstätern auf 9 % (n=1.823), bei den Tätern, die ausschließlich mit § 21 StVG auffällig geworden sind, auf 6 % (n=394) und bei den Mehrfachtätern auf niedrige 4 % (n=501) ab. Vor allem ist es also die wiederholte Tatbegehung des § 21 StVG bzw. die allgemein vermehrte Kriminalitätsbegehung, an der Frauen sowohl in absoluter als auch in relativer Hinsicht selten beteiligt sind. Diese Entwicklung des Frauenanteils bei den jeweiligen Tätertypen ist nur konsequent, wenn man sich nochmals vergegenwärtigt, dass Frauen im Durchschnitt deutlich weniger mit Kriminalität belastet sind als Männer.

8.4.2.2.3 Nationalität

Die anteilsmäßige Verteilung von Nichtdeutschen und Deutschen in *Schaubild 8.83*[2027] zeigt, dass der Anteil von nichtdeutschen Straftätern bei den Mehrfachtätern und den Wiederholungstätern des § 21 StVG mit 13 % etwas niedriger ist als bei den Erst- und Gelegenheitstätern mit jeweils 16 %. In der Tendenz nimmt der Ausländeranteil somit mit steigender Kriminalitätsbelastung ab, wobei die Differenzen allerdings gering sind, so dass Rückschlüsse kaum zu ziehen sind.



Schaubild 8.83: Anteil von Nichtdeutschen und Deutschen beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen

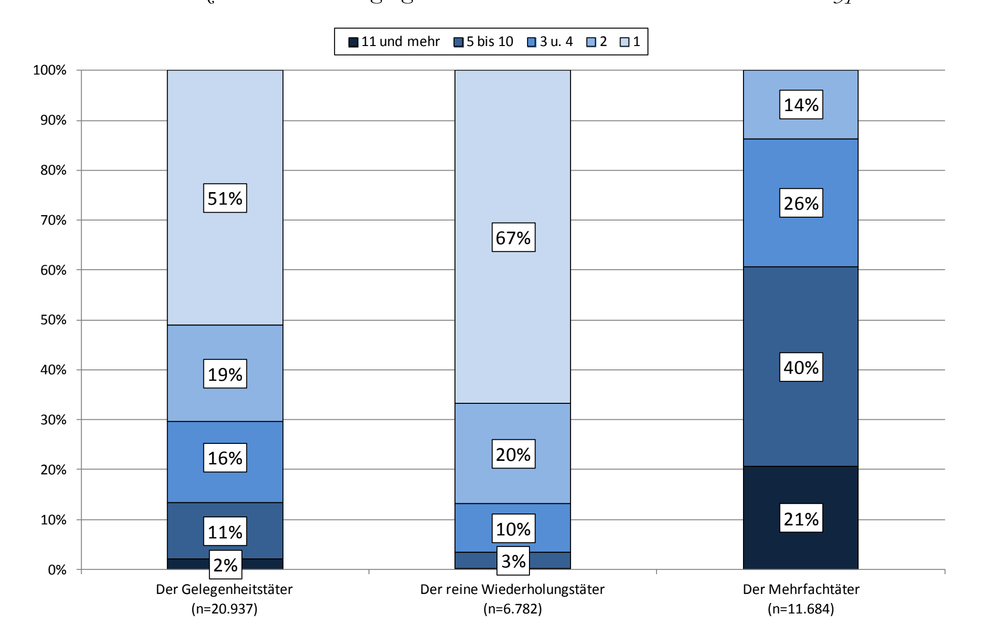


[2027] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.74a im Anhang.*

8.4.2.2.4 Vorstrafenhäufigkeit

Schaubild 8.84 zeigt nun, wie häufig die jeweiligen Typen der Täter ohne Fahrerlaubnis bereits vor der Bezugsentscheidung strafrechtlich in Erscheinung getreten sind.[2028]

Schaubild 8.84: Anzahl von Voreintragungen beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen



Interessanterweise weisen wiederum diejenigen Täter, die ausschließlich spezifisch vorbelastet sind (reine Wiederholungstäter), die geringste Vorstrafenhäufigkeit auf.[2029] Während für 67 % (n=4.530) dieser Täter nur eine Voreintragung im BZR registriert ist, sinkt fortan mit zunehmender Anzahl der Voreintragungen die entsprechenden Täteranteile ab. 20 % (n=1.358) haben zwei, 10 % (n=659) drei oder vier und 3 % (n=220) fünf bis zehn Vorstrafen. Die Gelegenheitstäter sind zu gut der Hälfte (51 %; n=10.705) nur einmal allgemein vorbestraft. Hier sinken zwar ebenfalls die Täteranteile kontinuierlich mit steigender Vorstrafenanzahl ab, allerdings weisen immerhin 11 % (n=2.353) fünf bis zehn und 2 % (n=433) sogar elf und mehr Voreintragungen aus dem Bereich der „klassischen" Kriminalität auf. Die höchste Vorstrafenbelastung ist naturgemäß erneut bei den Mehrfachtätern zu verzeichnen. Hier sind zwei Vorstrafen sogar eher die Ausnahme (14 %; n=1.594). Vielmehr weisen beachtenswerte 40 % (n=4.674) fünf bis zehn und

[2028] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.75a im Anhang*.

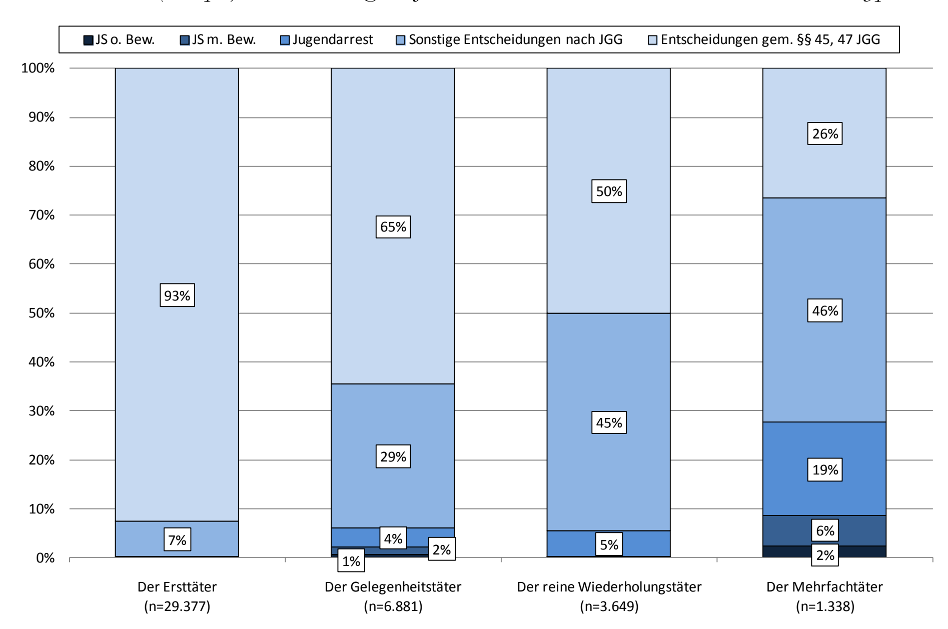
[2029] Entsprechendes hat die Analyse der Vorstrafenhäufigkeit für die Alkoholtäter ergeben, vgl. oben Punkt *8.4.1.2.4*.

mehr als ein Fünftel (21 %; n=2.409) elf und mehr Vorentscheidungen auf. Somit sind 61 % dieser Personen als sog. „Intensivtäter" (mindestens fünf Voreintragungen) einzustufen, für die eine hohe Rückfallrate zu befürchten ist.

8.4.2.3 Sanktionierung der Tätertypen

Im Hinblick auf die Sanktionierungsanalyse erscheint es notwendig, zwischen den Sanktionen des JGG und des StGB zu differenzieren. Denn einerseits zeichnet sich das Fahren ohne Fahrerlaubnis als „typische Jugendverfehlung" aus[2030], andererseits bestehen zwischen den jeweiligen Tätertypen bedeutsame Unterschiede in ihren Altersverteilungen[2031]. Zunächst macht daher *Schaubild 8.85* die Verteilung der jugendstrafrechtlichen Hautsanktionen bei den jeweiligen Tätertypen des § 21 StVG deutlich.[2032] Hierbei offenbaren sich deutliche Divergenzen.

Schaubild 8.85: (Haupt-)Sanktionierung des JGG beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen



Ersttäter werden praktisch immer ambulant sanktioniert[2033], wobei der Großteil auf die jugendrechtlichen Einstellungen nach §§ 45, 47 JGG entfällt (93 %). Die Gelegenheitstäter werden ebenfalls überwiegend mit §§ 45, 47 JGG (65 %) sowie

[2030] Vgl. *Kapitel 6, 2.1.4.*

[2031] Vgl. oben Punkt *8.4.2.2.1.*

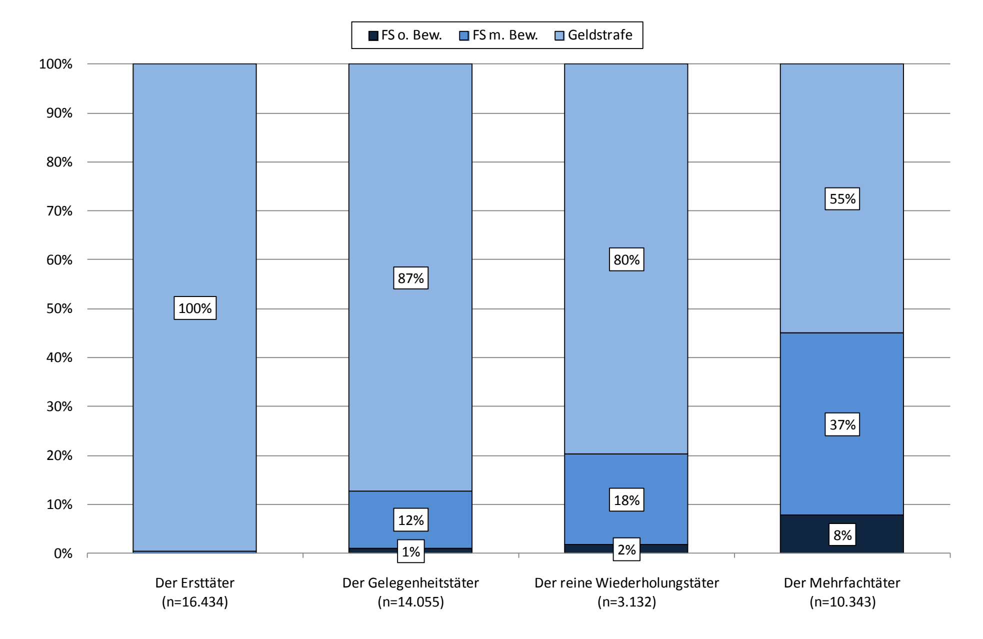
[2032] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.76a im Anhang.* 7 Fälle, die ausschließlich isolierte Maßregeln betreffen, sind von der vorliegenden Betrachtung ausgeschlossen.

[2033] 47 Täter wurden zu Jugendarrest verurteilt.

sonstigen ambulanten Reaktionen des JGG (29 %) belegt. Allerdings bringt es die Vorstrafenbelastung der Gelegenheitstäter mit sich, dass zu 4 % ein Jugendarrest und in seltenen Fällen sogar eine Jugendstrafe verhängt wird. Gegenüber reinen Wiederholungstätern des § 21 StVG wird hingegen praktisch keine Jugendstrafe ausgesprochen[2034], allerdings hat die Anordnung eines Jugendarrestes eine gewisse Relevanz (5 %; n= 191). Trotz der wiederholten einschlägigen Tatbegehung wird noch gegenüber 50 % der Täter das Verfahren nach Maßgabe der §§ 45, 47 JGG eingestellt. Die strengste Sanktionierung erfolgt erwartungsgemäß gegen die Gruppe der jugendlichen und heranwachsenden Mehrfachtäter. Vor dem Hintergrund der verstärkten Vorbelastung wird gegenüber 6 % (n=83) der Täter eine bedingte Jugendstrafe und gegen 2 % (n=31) sogar eine unbedingte Jugendstrafe verhängt. Bei den Mehrfachtätern hat zudem die Anordnung des Jugendarrestes einen breiteren Anwendungsbereich (19 %; n= 256). Gleichwohl wird immerhin in 26 % (n=354) der Fälle trotz der strafrechtlichen Vorbelastung von den Einstellungen gemäß §§ 45, 47 JGG Gebrauch gemacht.

Die Analyse der erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionierung zeigt ebenfalls deutliche Unterschiede zwischen den Tätertypen *(Schaubild 8.86)*.[2035]

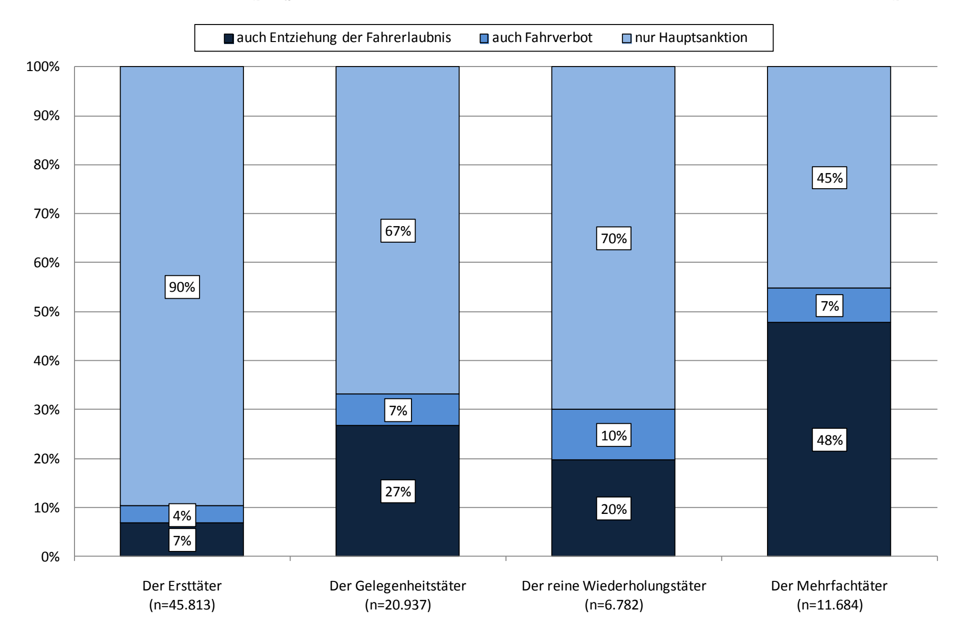
Schaubild 8.86: (Haupt-)Sanktionierung des StGB beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen



[2034] Für 6 Wiederholungstäter ist eine bedingte, für einen Wiederholungstäter eine unbedingte Jugendstrafe im BZR eingetragen.
[2035] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.77a im Anhang.*

Während Ersttäter des § 21 StVG quasi immer zu einer Geldstrafe verurteilt werden[2036], gewinnt die Verhängung einer Freiheitsstrafe mit zunehmender Kriminalitätsbelastung an Bedeutung. Die mit allgemeiner Kriminalität vorbelasteten Gelegenheitstäter werden zu 12 % (n=1.651) mit einer Bewährungsstrafe sanktioniert. Die unbedingte Freiheitsstrafe ist dagegen der Ausnahmefall (1 %; n=144). Bemerkenswerterweise wird gegenüber reinen Wiederholungstätern etwas häufiger eine Freiheitsstrafe angeordnet. 18 % (n=577) werden zu einer Bewährungsstrafe, 2 % (n=57) zu einer stationären Freiheitsstrafe verurteilt. Augenscheinlich wirkt sich die einschlägige Vorstrafenbelastung sehr strafschärfend aus. Die nach StGB sanktionierten Mehrfachtäter erhalten zu 37 % (n=3.862) eine bedingte und zu 8 % (n=805) eine unbedingte Freiheitsstrafe, was unmittelbare Folge der erhöhten Vorstrafenbelastung ist. Gleichwohl ist auch bei diesen Tätern die Verhängung einer Geldstrafe der Regelfall (55 %; n=5.676).

Schaubild 8.87: Verkehrsspezifische Sanktionierung beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen



Zuletzt richtet sich die Betrachtung auf die verkehrsspezifische Sanktionierung der unterschiedlichen Tätertypen ohne Fahrerlaubnis *(Schaubild 8.87)*.[2037] Hierbei muss stets berücksichtigt werden, dass § 21 StGB nicht zu den Regeltatbeständen der §§ 44 I S. 2, 69 II StGB gehört, was sich grundsätzlich mindernd auf die Anord-

[2036] Gegenüber 62 Ersttätern wurde eine Bewährungsstrafe verhängt.
[2037] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.78a im Anhang*.

nung verkehrsausschließender Sanktionsformen auswirkt.[2038] Ferner bestehen vor allem beim Fahren ohne Fahrerlaubnis deutliche Unterschiede in der verkehrsspezifischen Sanktionierung zwischen Jugendlichen, Heranwachsenden und Erwachsenen.[2039]

Während Ersttäter zu 90 % nur mit der Hauptsanktion bestraft werden, steigen die Anteile verkehrsspezifischer Sanktionen bei den anderen Tätertypen deutlich an. Bemerkenswert ist der hohe Anteile an isolierten Sperrfristen von 27 % (n=5.594) bei den Gelegenheitstätern, weil die Bezugstat (§ 21 StVG) das einzige von ihnen verwirklichte verkehrsspezifische Delikt ist. Augenscheinlich gelangen die Strafgerichte häufig zu einem Eignungsmangel aufgrund einer Gesamtschau aus Anlasstat (§ 21 StVG) sowie der bisherigen Lebensführung des Betroffenen (allgemeine Vorstrafen). Hingegen wird trotz einschlägiger Vorstrafen wegen § 21 StVG dem reinen Wiederholungstäter etwas seltener eine Sperrfrist auferlegt (20 %; n=1.337). Dafür wird in 10 % (n=699) der Fälle ein Fahrverbot verhängt. Bei den übrigen Tätertypen hat das Fahrverbot einen geringeren Anwendungsbereich. Die entsprechenden Anteile schwanken dort zwischen 4 % (Ersttäter) und 7 % (Gelegenheits- und Mehrfachtäter). Obwohl die Wiederholungstäter starke Indizien für ihre Ungeeignetheit in Form der wiederholten Tatbegehung des § 21 StVG geliefert haben, werden 70 % der Täter mit einer alleinigen Hauptstrafe sanktioniert. Vermutlich wirkt es sich aus, dass 45 % der Wiederholungstäter im Jugendalter sind und sich die Straftaten gemäß § 21 StVG daher eher als typische Jugendverfehlung kennzeichnen. Angesichts des im Maßregelrecht herrschenden Zweckgedankens erscheint es oftmals als kriminalpolitisch verfehlt, wenn auf das wiederholte Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) mit einer Sperrfristanordnung reagiert und damit häufig ein kriminalisierender Teufelskreis eröffnet wird.[2040]

Gegenüber Mehrfachtätern wird regelmäßig eine verkehrsspezifische Sanktion verhängt, wobei mit anteilig 48 % (n=5.581) vor allem die Maßregel nach §§ 69 ff. StGB von Bedeutung ist. Nur 45 % (n=5.276) der mehrfach Auffälligen werden zu einer alleinigen Hauptstrafe verurteilt. Aufgrund der enormen verkehrsspezifischen und allgemeinen Vorbelastung, die starke Indizien für die Ungeeignetheit der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen liefert, erscheint die regelmäßige Anordnung einer isolierten Sperrfrist gemäß § 69 a I S. 2 StGB opportun.

8.4.2.4 Rückfälligkeit der Tätertypen

Als Abschluss der Typenanalyse von Tätern des § 21 StVG wird ihr Rückfallverhalten unter die Lupe genommen *(Schaubild 8.88)*.[2041] Hierfür erfolgt wiederum eine detaillierte Auswertung sowohl der generellen Rückfallraten als auch der Zusammensetzung der Folgedelikte.

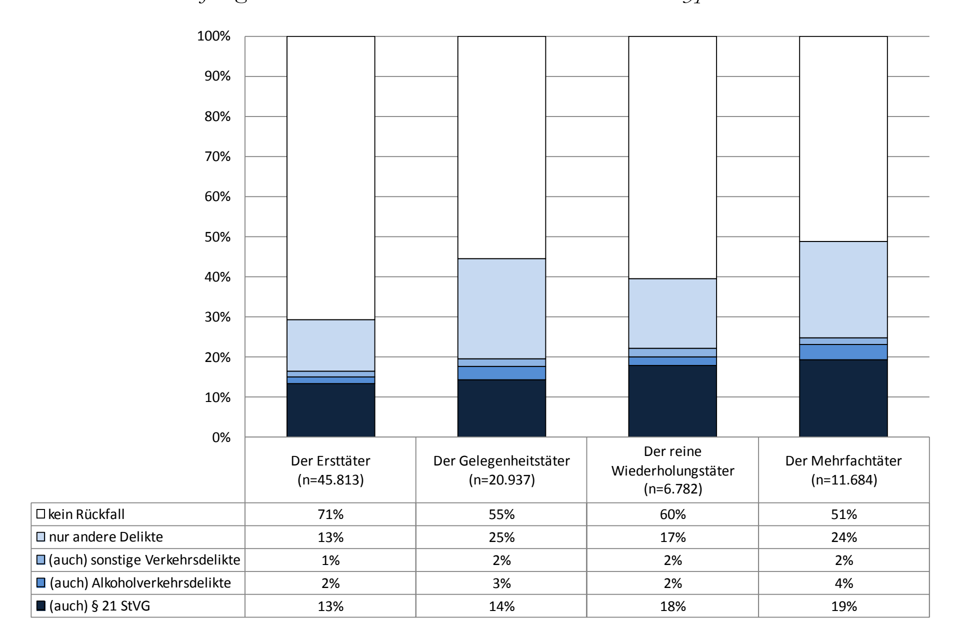
[2038] Siehe hierzu im Einzelnen *Kapitel 4, 2.2.2.4, 2.3.2* sowie *Kapitel 7, 4.1.*

[2039] Vgl. *Kapitel 4, 2.2.4* und *Kapitel 7, 4.2.1.*

[2040] Vgl. hierzu bereits oben Punkt *7.5.7.*

[2041] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.79a im Anhang.*

Schaubild 8.88: Rückfälligkeit beim Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Tätertypen



	Der Ersttäter (n=45.813)	Der Gelegenheitstäter (n=20.937)	Der reine Wiederholungstäter (n=6.782)	Der Mehrfachtäter (n=11.684)
kein Rückfall	71%	55%	60%	51%
nur andere Delikte	13%	25%	17%	24%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	2%	2%	2%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	2%	3%	2%	4%
(auch) § 21 StVG	13%	14%	18%	19%

Zunächst einmal wird deutlich, dass sowohl der spezifische Rückfall mit § 21 StVG als auch der allgemeine Rückfall mit Delikten der „klassischen“ Kriminalität unabhängig vom Tätertyp des § 21 StVG stets von einiger Relevanz ist. Andererseits spielen der alkoholspezifische sowie der sonstige verkehrsspezifische Rückfall bei sämtlichen Tätergruppen eine sehr untergeordnete Rolle.[2042] Insgesamt scheint sich in der Zusammensetzung der Rückfalldelikte die kriminologische Annahme einer engen Beziehung zwischen dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und der allgemeinen Kriminalität zu bestätigen.[2043] Gleichwohl stechen die Ersttäter im Hinblick auf die Legalbewährung positiv hervor. Während Ersttäter nur zu gut 30 % (n=13.486) generell rückfällig werden, begehen die Gelegenheitstäter zu knapp 45 % (n=9.348), die reinen Wiederholungstäter zu knapp 40 % (n=2.685) und die Mehrfachtäter zu 49 % (n=5.712) mindestens eine weitere Straftat während des dreijährigen Beobachtungszeitraums. Weiterhin weisen insbesondere die reinen Wiederholungstäter mit 18 % (n=1.216) sowie die Mehrfachtäter mit 19 % (n=2.272) hohe Anteile an Rückfalltaten gemäß § 21 StVG auf. Die bereits einschlägigen Vorstrafen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis erhöhen somit deutlich das entsprechende spezifische Rückfallrisiko. Es scheint sich hierbei größtenteils um „Intensivtäter“ zu handeln, die bereits innerhalb der Sperrfrist aufgefallen sind oder nach dem Entzug noch keine neue Fahrerlaubnis erworben und dennoch am

[2042] So auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 275.
[2043] Vgl. *Kapitel 3, 2.5.*

motorisierten Straßenverkehr als Führer eines Kraftfahrzeuges teilgenommen haben.[2044] Schließlich fallen die hohen Anteile von nicht verkehrsspezifischen Rückfällen bei den Gelegenheits- (25 %) und Mehrfachtätern (24 %) auf. Diese Tätergruppen sind bereits wegen „klassischer" Delikte vorbestraft, was ebenfalls das Risiko erneuter allgemeiner Straftatbegehung wesentlich erhöht. Im Ergebnis bestätigen sich die kriminologische Erkenntnis sowie die Alltagstheorie der Strafrechtspraxis, dass eine entsprechende strafrechtliche Vorbelastung zu den wesentlichen Prognosefaktoren zählt.[2045]

8.4.3 Der „reine Verkehrstäter" und der „auch Verkehrstäter"

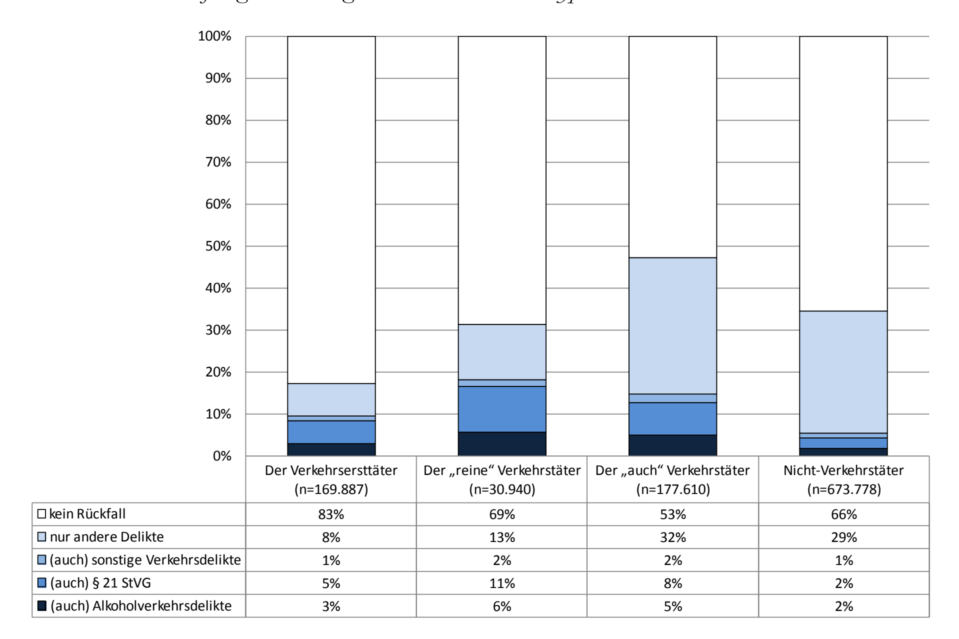
Abschließend soll die Tätertypenanalyse abgerundet werden, indem für alle im verwendeten BZR-Datensatz befindlichen Straßenverkehrsdelinquenten die Rückfälligkeit in Abhängigkeit von der konkreten Art der Vorstrafenbelastung untersucht wird. Hierfür wird zwischen „Verkehrsersttätern", „reinen Verkehrstätern", „auch Verkehrstätern"[2046] und „Nicht-Verkehrstätern" unterschieden:

Während für die „Verkehrsersttäter" die im Bezugsjahr 2004 begangene Verkehrsstraftat der einzige Eintrag im BZR ist, weisen die „reinen Verkehrstäter" bereits mindestens eine verkehrsspezifische Voreintragung auf, haben darüber hinaus jedoch keine weiteren „klassischen" Straftaten begangen. Der „auch Verkehrstäter" hingegen ist ein Typus, der entweder eine Verkehrsbezugstat im Jahr 2004 verwirklicht hat und darüber hinaus auch Voreintragungen mit Delikten der „klassischen" Kriminalität aufweist, oder aber in der Bezugsentscheidung wegen eines Nicht-Verkehrsdeliktes verurteilt worden ist und daneben auch Vorstrafen wegen Straßenverkehrsdelikten hat. Wenn man sich demgemäß die Häufigkeiten und Verteilungen dieser Tätertypen im BZR-Datensatz betrachtet[2047], zeigt sich, dass „Verkehrsersttäter" zu 16 % (n=169.887), „auch Verkehrstäter" zu 17 % (n=177.610) und „reine Verkehrstäter" zu 3 % (n= 30.940) vertreten sind. Die große Masse der Straftäter entfällt auf „Nicht-Verkehrstäter" (64 %; n=673.778), also solchen Personen, die weder in der Bezugsentscheidung noch in den im BZR registrierten Vorentscheidungen wegen eines Straßenverkehrsdeliktes verurteilt worden sind.[2048]

Schaubild 8.89 zeigt nun Umfang und Art der Rückfälligkeit für die verschiedenen Verkehrstätertypen im Vergleich.[2049] Hierbei zeigen sich interessante und sehr deutliche Unterschiede in den Rückfallraten. Während „Verkehrsersttäter" zum Großteil Einmaltäter bleiben, steigen die Rückfallraten sowohl bei verkehrsspezifischen als auch sonstigen Vorstrafen deutlich an.

[2044] In diesem Sinne auch *Kirchner,* in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 261, 275 f.
[2045] So auch *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 252 f.
[2046] Vgl. zu diesem Tätertyp auch *Kapitel 3, 2.6.*
[2047] Siehe *Tabelle 8.80a im Anhang.*
[2048] Insgesamt ergeben sich somit 1.052.215 Bezugsentscheidungen, vgl. *Kapitel 6, 1.3.*
[2049] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.81a im Anhang.*

Schaubild 8.89: Rückfälligkeit der allgemeinen Verkehrstätertypen



	Der Verkehrsersttäter (n=169.887)	Der „reine“ Verkehrstäter (n=30.940)	Der „auch“ Verkehrstäter (n=177.610)	Nicht-Verkehrstäter (n=673.778)
kein Rückfall	83%	69%	53%	66%
nur andere Delikte	8%	13%	32%	29%
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1%	2%	2%	1%
(auch) § 21 StVG	5%	11%	8%	2%
(auch) Alkoholverkehrsdelikte	3%	6%	5%	2%

Bei den „Verkehrsersttätern“ beträgt die Legalbewährungsquote erfreuliche 83 % (n=140.647). Im Falle des Rückfalls stammen dann 55 % der Folgeentscheidungen erneut aus dem Bereich der Verkehrsdelinquenz. Insgesamt bestätigt sich hier, dass die Verkehrsstraftäter häufig Einmaltäter sind, die eher wegen der „potentiellen Deliktsituation“ und anderer deliktfördernder Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs mit dem Gesetz in Konflikt geraten als aus zielgerichtlicher krimineller Intention.[2050] Die verurteilte Tat war ein einmaliger Ausrutscher bzw. die betroffenen Täter wurden hinreichend durch die strafrechtliche Sanktionierung gewarnt[2051]. Weisen die Täter verkehrsspezifische Vorstrafen auf, erhöht sich das Rückfallrisiko auf knapp 32 %. Weit über zwei Drittel dieser wiederholt mit Verkehrsdelikten auffällig gewordenen Täter bleiben jedoch ohne weitere registrierte Straftat während des dreijährigen Beobachtungszeitraumes. Ferner setzen sich im Falle des Rückfalls die Folgedelikte zu 58 % aus erneuten Verkehrsstraftaten zusammen. Die Begehung „klassischer“ Straftaten, die nicht selten Ausdruck einer gesteigerten kriminellen Neigung ist, erfolgt eher selten. Zudem gilt es zu bedenken, dass ein beträchtlicher Teil dieser Wiederholungstäter wegen § 21 StVG in der Bezugsentscheidung verurteilt worden ist (47 %). Wie die bisherige Analyse deutlich gemacht hat, besteht vor allen Dingen nach Straftaten wegen Fahrens

[2050] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal (Hrsg.),* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 102.

[2051] Jehle/Kirchner, in: 40. VGT 2002, S. 243, 251.

ohne Fahrerlaubnis ein erhöhtes Rückfallrisiko. Dies spiegelt sich auch im Schaubild anhand der erhöhten Anteile von (auch) Rückfällen mit § 21 StVG (11 %) wider. Mithin würde sich die Legalbewährung der „reinen Verkehrstäter" noch deutlich positiver darstellen, wenn man die Bezugstaten gemäß § 21 StVG außer Betracht lassen würde. Dennoch ist trotz der Beteiligung von Tätern ohne Fahrerlaubnis die Rückfallquote geringer als bei den „Nicht-Verkehrstätern" mit 34 %.[2052]

Der „auch-Verkehrstäter" ist hingegen als äußerst problematischer Tätertypus einzustufen. Er weist eine generelle Rückfallrate von 47 % auf, wobei insbesondere der Rückfall mit Delikten der „klassischen" Kriminalität stark ins Gewicht fällt (32 %). Es handelt sich mithin vermehrt um „polytrope" Straftäter, die vor allem auch außerhalb des Straßenverkehrs sozial auffällig sind und strafrechtlich in Erscheinung treten. Die in der Begehung von Straftaten zum Ausdruck kommende Missachtung der Rechtsordnung findet bei diesen Tätern also lediglich ihre Fortsetzung im Straßenverkehr. Aus der allgemein vorhandenen kriminellen Neigung resultiert hier unter anderem auch die Entstehung von Verkehrsdelinquenz.

Sehr aufschlussreich sind die nach Tätertypen zu beobachtende Unterschiede in den Deliktzusammensetzungen der Folgeentscheidungen. Während bei Eintritt von Rückfälligkeit 55 % der Verkehrsersttäter und 58 % der „reinen Verkehrstäter" wiederum Verkehrsstraftaten begehen, betragen die entsprechende Anteile bei den „auch-Verkehrstätern" nur 31 % und bei den Nicht-Verkehrstätern sogar nur 15 %. Die Art der Vorstrafenbelastung hat mithin einen großen Einfluss auf die Art der Folgedelikte. Somit zeigt sich vor dem Hintergrund der Zusammensetzung der Rückfallkriminalität, dass „klassische" Kriminalität nicht schlechthin verkehrswidriges Verhalten indiziert, sondern allenfalls nur dann wahrscheinlicher macht, wenn sie mit einem „Verkehrsauffälligkeits-Syndrom" – etwa in Gestalt auch verkehrsspezifischer Vorstrafen – verknüpft ist.[2053]

9. Exkurs: Sechsjähriger Beobachtungszeitraum

Wie bereits in *Kapitel 5*[2054] angesprochen, sieht das Auswertungskonzept der Rückfallstatistik 2003 als wesentliches Forschungsprojekt vor, zwei Absammelwellen miteinander zu verknüpfen. Das Vorgehen bezüglich der Verknüpfung mehrerer Erhebungswellen beruht auf dem neu gefassten § 42 a I BZRG. Die aktuelle Rückfallstudie mit dem Basisjahr 2007 liegt bereits vor.[2055] Diese hat nicht nur den dreijährigen Beobachtungszeitraum bis 2010 zum Gegenstand, sondern bezieht

[2052] Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass sich unter den Nicht-Verkehrstätern auch Ersttäter befinden, die ein eher geringes Rückfallrisiko aufweisen.

[2053] *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 180.

[2054] Vgl. *Kapitel 5, 1.2.*

[2055] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, Berlin 2013.

darüber hinaus den gesamten Bezugsraum 2004-2010 in die Analyse ein. Mit der zweiten Erhebungswelle 2010/2011 wird somit der Grundstein für eine periodische Rückfalluntersuchung gelegt, bei der die in regelmäßigen Abständen aus dem BZR gesammelten Daten miteinander verbunden werden, so dass ausgehend vom Bezugsjahr 2004 über den dreijährigen Rückfallzeitraum hinaus eine längere Legalbiographie betrachtet werden kann.[2056] Wenngleich die Grunddaten der neuen Rückfallstudie für eine Auswertung vorhanden sind, kann an dieser Stelle nur ein grober, allgemeiner Überblick über die Rückfallraten nach Straßenverkehrsdelikten für den sechsjährigen Rückfallzeitraum erfolgen. Denn wie in *Kapitel 5* dargelegt wurde[2057], benötigt es für eine detaillierte deliktbezogene Untersuchung spezieller Variablen, die im Zeitraum der Anfertigung dieser Arbeit noch nicht zur Verfügung standen. Vor allem war es nicht möglich, eine deliktspezifische Analyse der Vor- und Folgeentscheidungen im Sinne der in der vorliegenden Arbeit verwendeten Kategorien[2058] durchzuführen.

Es ist grundlegend für die Erweiterung der Legalbewährungsuntersuchung, dass Daten verschiedener Datenlieferungen, die sich auf dieselbe Person beziehen, zusammengeführt werden können. Konkret bedeutet dies für den Bezugsjahrgang 2004, dass Personen, die zum Abzugszeitpunkt 2008 erfasst wurden, mit den Personen zusammengeführt werden, die zum Abzugszeitpunkt 2011/2011 erfasst werden. Dass diese Verbindung der periodischen Querschnitterhebungen praktisch, aber auch vor dem Hintergrund der Tilgungsvorschriften des BZRG einige Probleme mit sich bringt[2059], leuchtet unmittelbar ein. Dennoch ergaben sich bei der Datenerhebung 2010/2011 im Vergleich zu dem Datensatz, der für das Bezugsjahr 2004 zum Ziehungszeitpunkt 2008 erstellt wurde und auch die Datengrundlage für die vorliegende Arbeit bildet, weitgehende Übereinstimmungen. Gleichwohl konnte nicht exakt dieselbe Datenbasis erfasst werden wie zum Ziehungszeitpunkt 2008, weil es sich beim BZR um eine dynamische Datenbank handelt, in der ständig Korrekturen, wie z.B. die Zusammenfassung bzw. Trennung von Personen, vorgenommen werden. Infolgedessen stimmen die Häufigkeiten der Straßenverkehrsdelikte, deren generelle Rückfallquoten für den sechsjährigen Beobachtungszeitraum sogleich vorgestellt werden, nicht mit den bisherigen Häufigkeiten der vorliegenden Untersuchung überein. Diese nur geringen quantitativen Differenzen bringen es ferner mit sich, dass sich auch die Rückfallraten für den dreijährigen Zeitraum auf Grundlage dieser neu konzipierten Datenbasis geringfügig von den in der Arbeit gefundenen Rückfallquoten unterscheiden.

[2056] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, S. 149.

[2057] Siehe *Kapitel 5, 3.*

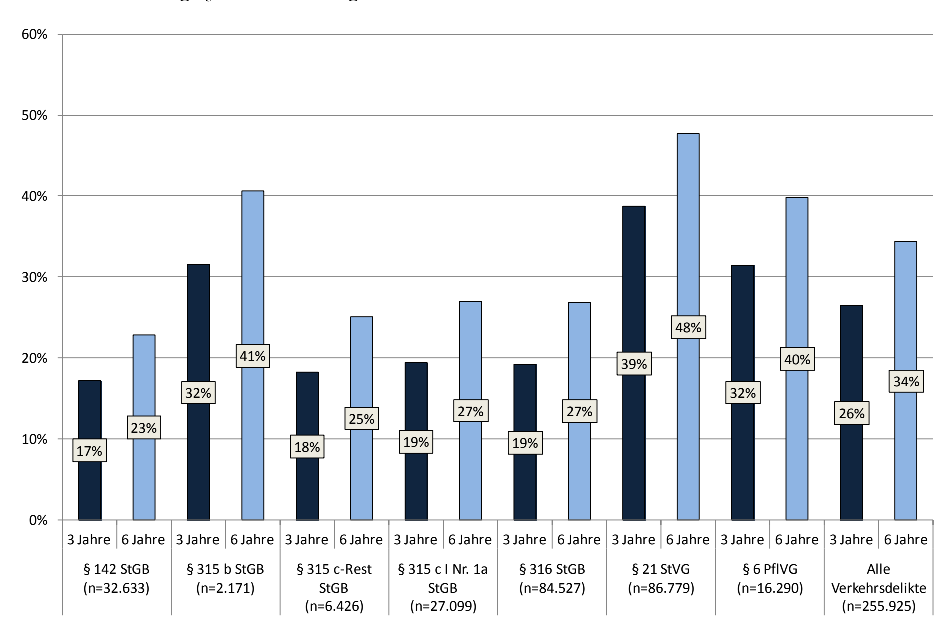
[2058] Vgl. *Kapitel 7, 5.6*; *Kapitel 8, 2.2.*

[2059] Siehe zur Datenzusammenführung im Einzelnen *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, S. 149 ff.

Die nachfolgende Rückfalluntersuchung bezieht sich nun unmittelbar auf die für den Bezugszeitraum 2004-2010 erstellte Datenbasis der aktuellen Legalbewährungsstudie. Hierdurch ist es möglich, einen Vergleich der Rückfallraten für den drei- und sechsjährigen Beobachtungszeitraum sowie den Verlauf der Rückfälligkeit darzustellen. Dabei beschränken sich die folgenden Analysen ausschließlich auf die „reinen" Verkehrsdelikte[2060].

Zunächst dokumentiert *Schaubild 8.90* vergleichend die generellen Rückfallraten zwischen dem dreijährigen (dunkle Säule) und dem sechsjährigen (helle Säule) Risikozeitraum.[2061]

Schaubild 8.90: Generelle Rückfallraten nach Verkehrsdelikten für den drei- und sechsjährigen Beobachtungszeitraum im Vergleich



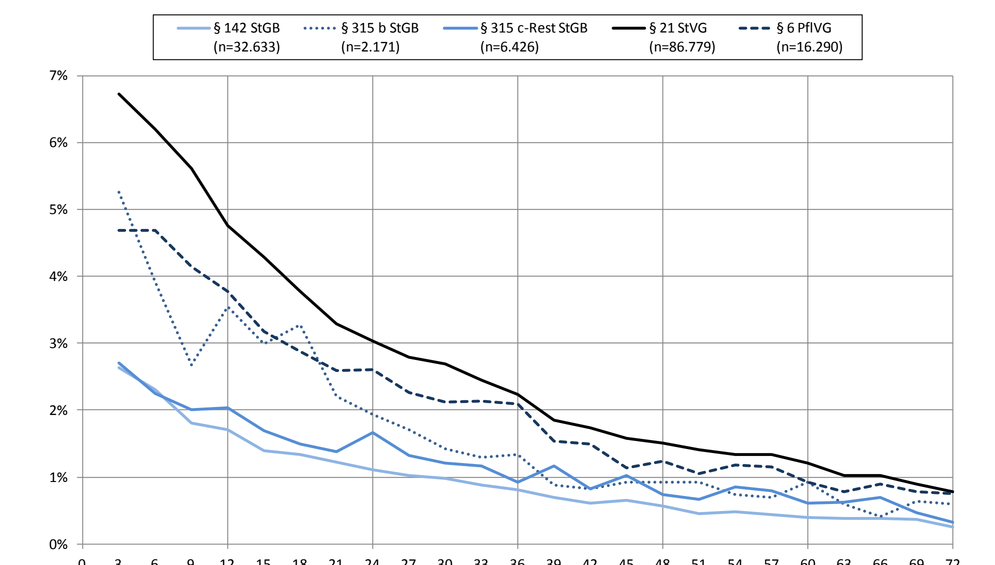
Vor dem Hintergrund des um drei Jahre erweiterten Beobachtungszeitraumes steigen die generellen Rückfallquoten erwartungsgemäß nach sämtlichen Deliktformen der Straßenverkehrsdelinquenz an. Jedoch ist der Anstieg der Rückfallrate im zweiten Teil des Beobachtungszeitraums für einzelne Verkehrsdelikte durchaus unterschiedlich. Am niedrigsten ist der Zuwachs nach dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB und der Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkohol gemäß § 315 c-Rest StGB mit 6 bzw. 7 Prozentpunkten. Etwas höher ist der Zuwachs mit jeweils 8 Prozentpunkten bei den alkoholbedingten Verkehrsde-

[2060] Zur Unterscheidung zwischen „reinen" und „anderen" Verkehrsdelikten vgl. *Kapitel 6, 1.1.*
[2061] Die zugehörigen Absolutzahlen finden sich in *Tabelle 8.82a im Anhang*.

likten (§§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB) sowie dem Pflichtversicherungsverstoß gemäß § 6 PflVG. Der höchste Anstieg der Rückfallraten ist schließlich beim Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG und dem gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB zu verzeichnen (jeweils 9 Prozentpunkte). Diese Beobachtung korrespondiert mit den bisherigen Ergebnissen der vorliegenden Arbeit. Denn speziell Straftaten nach § 21 StVG und § 315 b StGB ziehen für den Bereich der Verkehrsdelinquenz deutlich erhöhte Rückfallquoten nach sich. Der Zuwachs der Rückfallraten für alle Verkehrsdelikte insgesamt beträgt 8 Prozentpunkte und liegt damit nach den Ergebnissen der aktuellen Rückfallstudie bei einem Vergleich mit anderen Deliktgruppen im Durchschnitt.[2062]

Zum Abschluss zeigen *Schaubilder 8.91* und *8.92* die Entwicklung der Rückfallrate im sechsjährigen Beobachtungszeitraum für die jeweiligen Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss und die jeweiligen Verkehrsdelikte ohne Alkoholeinfluss im Vergleich.[2063] Hierbei wird gemessen, in welchem zeitlichen Abstand vom Eintritt in den Risikozeitraum die im BZR verzeichnete (letzte) Tat der ersten Folgeentscheidung begangen worden ist. Der zeitliche Abstand wird in Dreimonatsschritten ausgedrückt.

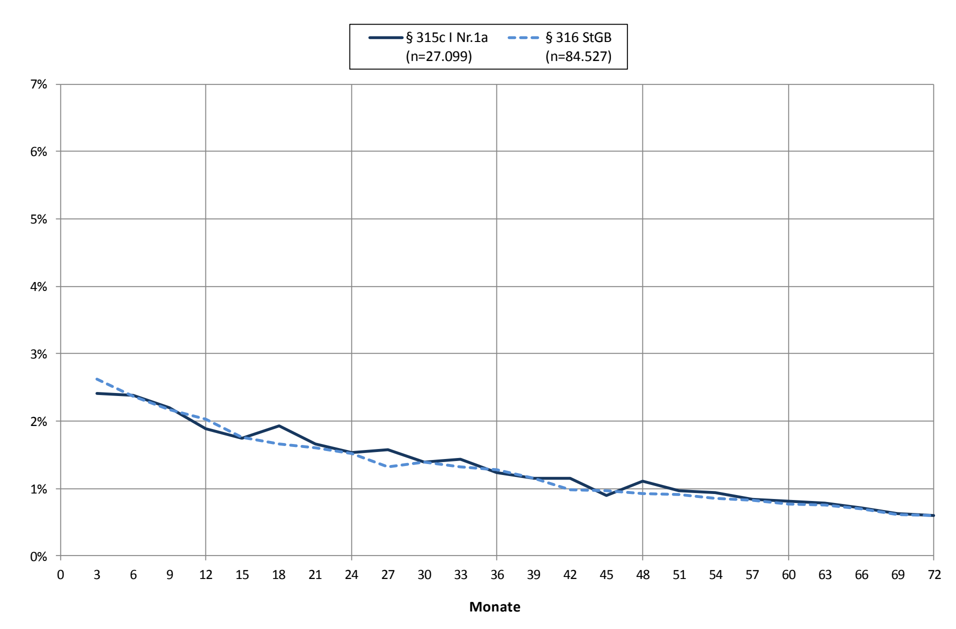
Schaubild 8.91: Entwicklung der Rückfallrate im sechsjährigen Beobachtungszeitraum für die Straßenverkehrsdelikte ohne Alkoholeinfluss



[2062] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, S. 227.

[2063] Die entsprechenden prozentualen Werte sind *Tabelle 8.83a im Anhang* zu entnehmen.

Schaubild 8.92: Entwicklung der Rückfallrate im sechsjährigen Beobachtungszeitraum für die Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss



Die Schaubilder vermitteln die Rückfallgeschwindigkeit anhand der Monate bis zum ersten Rückfall. Je länger der rückfallfreie Zeitraum dauert, je länger die Person sich also legal bewährt, desto geringer wird das Rückfallrisiko.[2064] Im Grundsatz kommen im zweiten Abschnitt des Beobachtungszeitraums nur noch wenige erstmalige Rückfälle hinzu. Pro Quartal sinkt die Rückfallrate deutlich ab. Gleichwohl bestehen zwischen den einzelnen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz recht deutliche Unterschiede:

Vor allem Bezugstäter des § 21 StVG werden bereits frühzeitig rückfällig. Die Mehrzahl der Rückfälle erfolgt hier in den ersten zwölf Monaten nach Beginn des Risikoeintritts. Auch die Täter des § 315 b StGB und des § 6 PflVG werden schneller rückfällig als die übrigen Verkehrstäter. Diese grundlegende Tendenz wurde bereits im Rahmen der Untersuchung für den dreijährigen Rückfallzeitraum aufgezeigt. Diese Straftaten deuten eher auf eine allgemeine kriminelle Neigung hin, was sich auch in erhöhten generellen Rückfallraten und einer höheren Rückfallgeschwindigkeit niederschlägt.

Bei Tätern des § 142 StGB sowie Tätern der nicht alkoholbedingten Straßenverkehrsgefährdung ist der durchschnittlich rückfallfreie Zeitraum deutlich länger.

[2064] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, S. 159 f.

Es zeigt sich abermals, dass eine große Masse dieser Täter gerade nicht über eine gesteigerte kriminelle Neigung verfügt.

Eine ähnliche Entwicklung der Rückfallrate ist schließlich bei den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss festzustellen. Ebenfalls auffällig ist, dass der Verlauf der Rückfälligkeit bei der folgenlosen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB und der konkreten Straßenverkehrsgefährdung aufgrund Alkoholeinflusses nahezu identisch ist. Es bestätigt sich also erneut, dass zwischen diesen beiden Delikten in kriminologischer Hinsicht keine Unterschiede bestehen.[2065]

Zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass bei einer deliktbezogenen Betrachtung die Rückfallgeschwindigkeit bei den nach Verkehrsdelikten Rückfälligen im Allgemeinen deutlich geringer ist als bei den sonstigen Rückfälligen.[2066] Diese empirische Erkenntnis fügt sich ebenfalls nahtlos in die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit ein, weil aufgezeigt werden konnte, dass die zahlenmäßig größte Gruppe der Verkehrsdelinquenten Einmaltäter sind, die wegen der „potentiellen Deliktsituation" oder aufgrund anderer deliktfördernden Rahmenbedingungen des motorisierten Straßenverkehrs straffällig geworden sind und überwiegend eben nicht über eine (gesteigerte) kriminelle Intention oder Gesinnung verfügen.[2067] Eine Ausnahme bilden wiederum die rückfälligen Personen, die in der Bezugsentscheidung aufgrund von „Fahren ohne Fahrerlaubnis" registriert wurden. Bei diesen Tätern ist eine ähnliche Rückfallgeschwindigkeit festzustellen wie bei den meisten sonstigen Tätern der „klassischen" Kriminalität.[2068]

Insgesamt können die vorangegangenen Analysen des Bezugsraumes 2004-2010 einige in der Arbeit gefundene Tendenzen durchaus bestärken. Gleichfalls zeigt sich aber auch, dass es lohnenswert erscheint, für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz die detaillierte Untersuchung zum Rückfallverhalten über den dreijährigen Beobachtungszeitraum hinaus fortzuführen.

[2065] So bereits *Schöch,* Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz, S. 73.

[2066] Vgl. hierzu im Einzelnen *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, S. 227 ff.

[2067] So auch *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen, S. 102.

[2068] *Jehle/Albrecht/Hohmann-Fricke/Tetal,* Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, S. 227 ff.

Kapitel 9: Ergebnisse, Bewertung und Ausblick

1. Ergebnisse und Bewertung

Unter Auswertung von BZR-Daten konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit ausführliche Befunde zu der Struktur der Straßenverkehrsdelinquenz, ihrer Sanktionierung sowie der Legalbewährung von Straßenverkehrsdelinquenten geliefert werden. Die Grundgesamtheit für die Analysen bildeten alle Personen, die im Jahr 2004 eine Bezugsentscheidung in der hier verwendeten Datenbasis aufgrund einer Verkehrsstraftat als abstrakt schwerstes Delikt aufwiesen (n=259.121). Als Grundlage der Untersuchung fungierte der sog. *Rückfalldatensatz* (n=1.052.215), in dem alle Personen, die im Bezugsjahr 2004 zu einer ambulanten Sanktion verurteilt oder nach Verbüßung einer stationären strafrechtlichen Sanktion entlassen wurden, erfasst sind. Bei der Bewertung der Ergebnisse müssen freilich die in *Kapitel 5* dargelegte Eigenart und Qualität der BZR-Daten berücksichtigt werden.

Die Darstellung konnte aufzeigen, dass die Straßenverkehrskriminalität keine einheitlich zu beurteilende Erscheinung ist, sondern sich durch ihre Ubiquität, aber auch Vielfalt und Verschiedenartigkeit auszeichnet. Die jeweiligen Formen der Verkehrsdelinquenz sind in ihrem Unrechtsgehalt, ihrer Begehungsweise sowie Täterstruktur sehr unterschiedlich. Hieraus resultieren auch zum Teil deutliche Divergenzen im Rückfallverhalten der Verkehrsdelinquenten, insbesondere was die generelle Rückfälligkeit, aber auch die Art etwaiger Folgekriminalität angeht. Generell ist die Rückfälligkeit von Verkehrstätern eher niedrig und insgesamt

deutlich geringer als bei den Nicht-Verkehrstätern. Gleichwohl zeigen sich bei einer differenzierten Betrachtung beträchtliche Unterschiede zwischen den jeweiligen Verkehrsstraftaten.

1.1 Struktur der Straßenverkehrsdelinquenz

Was die Struktur der in die Untersuchung einbezogenen Straßenverkehrsstraftaten angeht, können im Wesentlichen folgende Ergebnisse präsentiert werden:

1.1.1 Deliktformen

Die Straßenverkehrsdelikte nehmen im Gesamtspektrum der Kriminalität eine große Rolle ein. Rund ein Viertel aller in der Rückfallstatistik 2004 erfassten Abgeurteilten sind Straßenverkehrsstraftäter, was die Bedeutung des Straßenverkehrsstrafrechts in der Justizpraxis unterstreicht. Die alkoholbedingten Verkehrsdelikte (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) machen mit 43,5 % den quantitativ größten Anteil an der Straßenverkehrsdelinquenz aus. Die Alkoholverkehrsdelikte werden dabei ganz überwiegend in fahrlässiger Form verwirklicht. Durchaus interessant ist die Tatsache, dass Trunkenheitsdelikte zum Großteil die einzige Straftat der entsprechenden Bezugsentscheidung sind. Liegen einer Verurteilung mehrere Delikte zugrunde, verbinden sich die Alkoholverkehrsdelikte auffällig häufig mit § 142 StGB und § 21 StVG. Die quantitative Bedeutung der Kombination von §§ 315 c I Nr. 1a, 142, 316 StGB fällt dabei besonders ins Auge. Gemeinsame Eintragungen mit Straftaten außerhalb der Verkehrskriminalität haben dagegen eine vergleichsweise geringe Relevanz.

Ferner ist im Rahmen der Verkehrsdelinquenz mit einem Anteil von knapp einem Drittel das Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG quantitativ bedeutsam. Im Hinblick auf die einzelnen Tatbestandsvarianten des § 21 StVG entfällt der Großteil auf § 21 I Nr. 1 StVG. Der minder schwere Tatbestand des § 21 II StVG spielt hingegen im Verhältnis zu § 21 I StVG eine untergeordnete Rolle. Zu 61 % ist § 21 StVG das einzige registrierte Delikt der Bezugsentscheidung. In der Praxis sind überdies Deliktkombinationen mit den Trunkenheitsdelikten von gewisser Relevanz. Damit werden Thesen älterer empirischer Untersuchungen bestärkt, die das Fahren ohne Fahrerlaubnis des Öfteren in Verbindung mit Alkoholeinfluss ausgewiesen haben. Auch Nicht-Verkehrsdelikte treffen öfter mit § 21 StVG zusammen, als dies bei den meisten anderen Straßenverkehrsdelikten der Fall ist. Dies könnte für die These sprechen, dass der Täter des § 21 StVG sich durch eine erhöhte kriminelle Neigung auszeichnet und daher in nicht seltenen Fällen auch Delikte der „klassischen“ Kriminalität begeht.

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB nimmt immerhin einen Anteil von 12,5 % an allen Straßenverkehrsdelikten im Bezugsjahr 2004 ein. Im Hinblick auf die einzelnen Tatmodalitäten des § 142 StGB entfällt der Großteil auf § 142 I StGB, wobei dabei insbesondere die Tatbestandsalternative des § 142 I

Nr. 1 StGB relevant ist. Die Strafbarkeit wegen einer unterlassenen nachträglichen Meldepflicht gemäß § 142 II StGB spielt hingegen praktisch so gut wie keine Rolle. Zu 63 % ist § 142 StGB als einziges Delikt der Bezugsentscheidung registriert, was bedeutet, dass dieses Delikt wohl zumeist isoliert verwirklicht wird. In den übrigen Fällen hat die Analyse der Deliktkombinationen sowie der Verdrängung durch andere Delikte der Bezugsentscheidung ergeben, dass § 142 StGB überwiegend in Verbindung mit anderen Verkehrsdelikten verwirklicht wird. Dort gewinnt dann vor allem die Kombination mit Trunkenheitsdelikten an Bedeutung. Auch das Zusammentreffen mit Straftaten nach § 21 StVG hat durchaus eine gewisse Relevanz. Insgesamt bestätigen die vorliegenden Zahlen bisherige kriminologische Erkenntnisse zur „Verkehrsunfallflucht" insoweit, als ein wesentlicher Teil der Unfälle und der sich anschließenden Straftaten ausschließlich auf im ruhenden Straßenverkehr verursachten Sachschadensfällen beruhen und die Verkehrsunfallfluchtfälle mit Verletzten oder gar Getöteten glücklicherweise selten vorkommen. Der „Durchschnittstäter" des § 142 StGB scheint sich mithin durch eine eher niedrige kriminelle Neigung auszuzeichnen. Zudem bestätigt diese Erscheinungsform des § 142 StGB die „potentielle Deliktsituation" eines jeden Straßenverkehrsteilnehmers.

Die Straßenverkehrsgefährdung ohne Alkoholeinfluss (§ 315 c ohne I Nr. 1a StGB) sowie die besonders gefährlichen Tatbestandhandlungen des § 315 b StGB fallen in quantitativer Hinsicht im Gesamtspektrum der Straßenverkehrsstraftaten eher weniger ins Gewicht. Auch wird der Straftatbestand des § 315 c I ohne Nr. 1 StGB überwiegend fahrlässig verwirklicht.

Die Strafbarkeit wegen fehlender Haftpflichtversicherung nach § 6 PflVG macht einen Anteil von 6 % an allen Verkehrsdelikten aus. Aufgrund seines relativ niedrigen Strafrahmens ist § 6 PflVG als abstrakt schwerstes Delikt fast immer die einzige Straftat der Bezugsentscheidung. Wenn § 6 PflVG mit anderen Verkehrsdelikten kombiniert, tritt die Straftat nach § 21 StVG am häufigsten in Erscheinung. Ansonsten nehmen Kombinationen mit Nicht-Verkehrsdelikten, insbesondere mit Urkundendelikte, eine nennenswerte Bedeutung ein.

Die „anderen" Straßenverkehrsdelikte können aufgrund des Untersuchungsdesigns leider nicht vollumfänglich erfasst werden, so dass einen entsprechende Analyse nur mit Einschränkungen möglich war. Besonders ausgeprägt ist die Untererfassung bei der fahrlässigen Körperverletzung nach § 229 StGB.

1.1.2 Soziodemographische Merkmale

Zwar wird dem Straßenverkehrsdelikt eine besondere Stellung unter den Bagatelldelikten attestiert, jedoch erheben sich eine Reihe von Bezügen und Parallelen zur allgemeinen Kriminalität.[2069] So treten zunächst alters- und geschlechtsspezifische Verteilungen auf, die typisch für die Gesamtkriminalität und insbesondere für die

[2069] *Karstedt,* Normbindung und Sanktionsdrohung, S. 113.

Bagatelldelinquenz sind. Gemessen an der Fahrleistung sind jüngere Altersgruppen stärker belastet. Zudem sind Männer bei allen Formen der Verkehrsdelinquenz deutlich höher belastet als Frauen.

1.1.2.1 Alter

Die Altersverteilung bei der Straßenverkehrsdelinquenz ähnelt dem Verlauf der Alterskurve für alle Straftaten. Den charakteristischen Höchstwerten in jungen Jahren steht mit zunehmendem Alter das damit verbundene Abebben absoluter Werte gegenüber. Auffällig ist jedoch, dass die Alterskurve ab Beginn des dritten Lebensjahrzehntes nochmals steigt, so dass die mittleren Jahrgänge im Alter zwischen 30 und 43 Jahren relativ stark belastet sind. Im Vergleich zu der allgemeinen Kriminalität findet bei der Verkehrskriminalität gewissermaßen eine leichte „Verschiebung" der Deliktbelastung auf ältere Jahrgänge statt. Hier zeigt sich, dass die Erlangung der Fahrerlaubnis für die Teilnahme am Straßenverkehr und für die Begehung von Straftaten in diesem Bereich eine deutliche Zäsur darstellt.

Die Altersverteilung bei den Straßenverkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss unterscheidet sich erheblich von der Altersverteilung bei den übrigen Verkehrsdelikten, aber auch von der Altersverteilung für die Kriminalität im Allgemeinen. Die vorhandene Spitzenbelastung in jungen Jahren geht nicht in starkem Maße zurück, so dass die Trunkenheitsdelikte in nahezu allen Altersgruppen dominieren, besonders aber in den Altersgruppen der 30-jährigen aufwärts. Folge ist, dass über die Hälfte aller Alkoholverkehrstäter den mittleren Altersjahrgängen zwischen 30 und 48 Jahren angehört. Die alkoholbedingten Verkehrsstraftaten sind also kein ausgeprägtes Jungtäterdelikt, sondern zeichnen sich durch eine breitere Altersstreuung aus.

Beim unerlaubten Entfernen vom Unfallort sind zwar die heranwachsenden und jungerwachsenen Täter am höchsten belastet, allerdings erfolgt der Abfall der Deliktbelastung ab einem Alter von 25 Jahren sehr langsam, so dass das Durchschnittsalter der Verkehrsunfallfluchttäter vergleichsweise hoch ist. In dieser Altersverteilung dürfte insbesondere die „potentielle Deliktsituation" zum Ausdruck kommen. Jeder Verkehrsteilnehmer ist unabhängig vom Lebensalter ein potentieller Unfalltäter und läuft daher Gefahr, sich situationsbedingt in der psychischen und physischen Ausnahmesituation eines Verkehrsunfalls zu einer Unfallflucht hinreißen zu lassen. Die erhöhte Belastung junger Personen dürfte überdies weniger aus einer gesteigerten Neigung zur Unfallflucht, als aus einer mangelnden Fahrpraxis und aus einer erhöhten Risikobereitschaft junger Verkehrsteilnehmer resultieren.

Bei dem gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr ist ein beträchtlicher Anteil von jugendlichen und heranwachsenden Tätern zu verzeichnen. Zum einen ist der Erwerb einer Fahrerlaubnis als Mittel der legalen Teilnahme am Straßenverkehr für diese Straftat unerheblich, zum anderen scheint die Begehung des § 315 b StGB teilweise Ausfluss des jugendtypischen Risikoverhaltens zu sein.

Bei den Straßenverkehrsdelikten mit potentiellem Straßenverkehrsbezug befindet sich die höchste Deliktbelastung im Heranwachsenden- bzw. Jungerwachsenenalter. Hauptursache dafür wird speziell im Hinblick auf die fahrlässigen Erfolgsdelikte (§§ 222, 229 StGB) im Straßenverkehr sein, dass jugendliche Fahranfänger zwischen 18 und 25 Jahren das höchste Unfallrisiko aufweisen.

Die Altersverteilung beim Fahren ohne Fahrerlaubnis weist mit der Belastungsspitze bei den Jugendlichen einen für Straßenverkehrsdelikte untypischen Verlauf auf. Der Anteil jugendlicher Täter beträgt bemerkenswerte 41 %, so dass § 21 StVG durchaus als „jugendtypisches" Delikt bezeichnet werden kann. Dementsprechend nimmt dieses Delikt auch den mit Abstand größten Anteil an allen durch Jugendliche begangenen Straßenverkehrsstraftaten ein, während mit zunehmendem Alter diesem Delikt eine immer geringere Bedeutung zukommt.

Die Altersverteilung bei Straftaten des § 6 PflVG hat ihrer Belastungsspitze ebenfalls im jugendlichen Alter, wenngleich auf einem weit niedrigerem Niveau als dies bei § 21 StVG der Fall ist. Darüber hinaus ist der Verstoß gegen das PflVG indes kein ausgeprägtes Jungtäterdelikt, sondern spielt überwiegend im Erwachsenenalter eine Rolle.

1.1.2.2 Geschlecht

Verkehrskriminalität wird weit überwiegend durch Männer verwirklicht. Der Anteil der Frauen an den Straßenverkehrsdelikten ist mit 13 % noch geringer als an der „klassischen" Kriminalität. Unter anderem ist eine derartige Unterrepräsentierung mit einem geschlechtsspezifischen Fahrverhalten und der tatsächlichen geringeren Teilnahme der Frau am motorisierten Straßenverkehr zu begründen. Die Betrachtung der Verkehrsdelikte im Einzelnen konnte gleichwohl deutliche Unterschiede in der Geschlechterverteilung zwischen den jeweiligen Deliktformen aufzeigen:

Bemerkenswert ist der hohe weibliche Anteil mit 26 % beim unerlaubten Entfernen vom Unfallort. Allerdings liegt wohl keine besondere weibliche Tatgeneigtheit für dieses Verkehrsdelikt vor. Vielmehr scheint die relative Mehrbelastung der Frauen nur Ausdruck ihrer tatsächlichen Verkehrsbeteiligung und des damit einhergehenden Straßenverkehrsunfallrisikos zu sein.

Auffallend niedrig sind die Anteile der Frauen bei den Aggressionsdelikten und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis. Eine Ursache hierfür dürfte im geschlechtsspezifischen Risikoverhalten zu finden sein.

Die Beteiligung der Frauen an den Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss ist ebenfalls unterdurchschnittlich. Wenngleich der Frauenanteil in den letzten Jahrzehnten stetig angestiegen ist, präsentiert sich die Trunkenheit am Steuer also nach wie vor als eine männerspezifische Domäne.

Bei einer kombinierten Betrachtung von Alter, Geschlecht und Straßenverkehrsdelinquenz fällt die Besonderheit auf, dass die Frauen ihre höchste Deliktbelastung erst in der Altersgruppe zwischen 18 und 21 Jahren erreichen, während die

männlichen Verkehrsdelinquenten bereits in der Altersgruppe zwischen 16 und 18 Jahren am höchsten belastet sind. Damit stellt sich die geschlechtsspezifische Belastung in den Altersgruppen anders dar als auf dem Gebiet der allgemeinen Kriminalität, bei welcher die Frauen früher als Männer den Gipfelpunkt ihrer Auffälligkeit erreichen.

1.1.2.3 Nationalität

Der Anteil Nichtdeutscher an der Straßenverkehrsdelinquenz ist mit 14 % noch geringer als an den Nicht-Verkehrsdelikten, was jedoch auch damit zusammenhängt, dass sich unter der „klassischen" Kriminalität Straftaten befinden, die nur oder fast ausschließlich von Ausländern begangen werden können. Allerdings ist der Ausländeranteil an der Verkehrsdelinquenz gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil deutlich überhöht. Besonders stark ausgeprägt ist die Delikthäufigkeit pro 100.000 Einwohner beim Fahren ohne Fahrerlaubnis.

Bei einer kombinierten Betrachtung von Alter, Nationalität und Straßenverkehrsdelinquenz konnte festgestellt werden, dass die deutschen Straßenverkehrstäter anteilsmäßig ihre höchste Belastung im Jugendalter aufweisen, während bei den nichtdeutschen Straßenverkehrsdelinquenten die höchste Belastung in der Altersphase zwischen 21 und 35 Jahren liegt. Überdies fällt der Frauenanteil noch geringer aus als bei den Deutschen. Davon unabhängig kann allerdings in Bezug auf die jeweiligen Frauenanteile eine ähnliche Tendenz nachgewiesen wie bei den allgemeinen Geschlechteranteilen an den einzelnen Verkehrsdelikten. Wenngleich sich der Frauenanteil nicht unerheblich zwischen Deutschen und Nichtdeutschen unterscheidet, übersteigt bei den weiblichen Straftätern der Anteil von Nichtdeutschen deutlich ihren Anteil an der Wohnbevölkerung.

1.2 Sanktionierung der Straßenverkehrsdelinquenz

Die Verkehrsdelikte sind eine Kriminalitätsform, die sich einerseits durch eine massenhafte Begehung, andererseits aber auch durch eine eher milde Sanktionierung auszeichnet. 94 % aller Sanktionen des Bezugsjahres 2004 entfallen auf nichtfreiheitsentziehende Maßnahmen. Erwartungsgemäß zeigt sich hierbei auch ein deutlicher Einfluss der soziodemographischen Merkmale Alter und Geschlecht.

Gleichwohl ist die empirisch belegte Beobachtung, dass die Sanktionierungsschärfe gegen erwachsene Täter mit fortlaufendem Alter grundsätzlich abnimmt, bei der Verkehrsdelinquenz nicht so stark ausgeprägt wie bei der „klassischen" Kriminalität. Vielmehr konnte die Untersuchung eine weitgehend vom Alter unabhängige gleichmäßige Sanktionierungsschwere belegen.

Weibliche Verkehrsdelinquenten werden im Vergleich zu männlichen Tätern im Durchschnitt milder sanktioniert. Vor allem die Verurteilung zu einer stationären Sanktionsform erfolgt gegenüber Männern weit häufiger als gegenüber Frauen. Selbst die Verhängung einer bedingten Jugend- oder Freiheitsstrafe ist bei der

weiblichen Verkehrskriminalität noch seltener zu beobachten als bei der sonstigen Frauenkriminalität.

Hingegen sind zwischen nichtdeutschen und deutschen Verkehrstätern die Unterschiede in der Sanktionierung eher gering. In der Gesamtbetrachtung liegt der Schluss nahe, dass für den Bereich der Verkehrsdelinquenz die Nationalität des Täters kaum Einfluss auf die Strafzumessung ausübt.

1.2.1 Sanktionierung nach Jugendstrafrecht

Sowohl Verkehrstäter als auch Nicht-Verkehrstäter werden am seltensten zu einer Jugendstrafe ohne Bewährung verurteilt und erhalten mit Abstand am häufigsten Entscheidungen gemäß §§ 45, 47 JGG. Der Anteil freiheitsentziehender Maßnahmen ist sowohl absolut als auch relativ jedoch vor allen Dingen bei Verkehrsdelinquenten der Ausnahmefall. Bei einer differenzierten Betrachtung der Verkehrsdelikte fällt auf, dass insbesondere Taten nach § 315 b StGB, § 21 StVG und § 6 PflVG sehr häufig mit den §§ 45, 47 JGG sanktioniert werden, wohingegen die jugendstrafrechtlichen Einstellungen bei alkoholbedingten Straßenverkehrsdelikten eher selten erfolgen. In den ganz seltenen Fällen einer unbedingten Jugendstrafe betreffen 76 % eine Dauer von bis zu zwei Jahren. Bei der zur Bewährung ausgesetzten Jugendstrafe ist zudem interessant, dass die vom Jugendgericht festgesetzte Dauer der Bewährungszeit überwiegend zwei Jahre beträgt und dabei nicht zwischen den betroffenen Kriminalitätsformen differenziert.

Bei der Anwendung des § 105 JGG konnten dagegen erhebliche Unterschiede zwischen den Kriminalitätsbereichen festgestellt werden. Während bei „klassischen" Straftätern zu 83 % die Voraussetzungen des § 105 JGG bejaht werden, wird die Gruppe der Verkehrsdelinquenten mit anteilig 42 % relativ häufig nach Erwachsenenstrafrecht sanktioniert. Die relativ häufige Anwendung des allgemeinen Strafrechts auf Verkehrsdelikte ist der aufgrund von §§ 109 II S. 1, 79 I JGG nur dann eröffneten Möglichkeit eines Strafbefehlsverfahrens nach §§ 407 ff. StPO geschuldet. Die differenzierte Analyse der Anwendungshäufigkeit des § 105 JGG bei den einzelnen Verkehrsdelikten hat indes einige Unterschiede aufgezeigt. Während z.B. bei Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB nur in 38 % der Fälle Jugendstrafrecht zur Anwendung kommt, sind es bei Taten nach § 21 StVG 73 %. Diese gängige Praxis, in Teilbereichen der Verkehrskriminalität grundsätzlich allgemeines Strafrecht anzuwenden, um die Erledigungsmöglichkeit über einen Strafbefehl zu gewährleisten, ist problematisch. Denn es ist zu vermuten, dass ein beträchtlicher Anteil der heranwachsenden Verkehrsdelinquenten noch nicht den Reifegrad eines Erwachsenen erreicht hat und die Verkehrsauffälligkeit Ausdruck altersbedingten dissozialen Verhaltens war.

1.2.2 Sanktionierung nach Erwachsenenstrafrecht

Sowohl Verkehrsdelikte (mit einem Anteil von 93 %) als auch sonstige Delikte (mit einem Anteil von 80 %) werden überwiegend mit der Geldstrafe sanktioniert. Lediglich 1 % der Verkehrstäter werden zu einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung, 6 % zu einer Freiheitsstrafe mit Bewährung verurteilt. Dies war nicht anders zu erwarten, da es sich bei den Verkehrstätern vor dem Hintergrund der massenhaften Verstöße im Straßenverkehr zu einem beachtlichen Teil um Personen handelt, die keinerlei Sozialisationsdefekte aufweisen. Infolgedessen wirkt sich vor allem die durchschnittlich geringe Vorstrafenbelastung mindernd auf die Sanktionierungshärte aus.

Die Analyse der Sanktionen bei den jeweiligen Formen der Verkehrsdelinquenz hat ergeben, dass die Freiheitsstrafe häufig bei der fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr verhängt wird, wofür weniger die Person des Täters als vielmehr die objektive Schwere der Tat verantwortlich ist. Überdies werden trotz geringen Strafrahmens des § 21 StVG 2 % der Täter zu einer unbedingten und sogar 14 % zu einer bedingten Freiheitsstrafe verurteilt, was unmittelbar mit einer vergleichsweise hohen allgemeinen, aber auch einschlägigen Vorstrafenbelastung zusammenhängt. Die Verkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss werden ebenfalls größtenteils mit der Geldstrafe sanktioniert. In der Breite handelt es sich mithin größtenteils um Einmal- und/oder Ersttäter, die ansonsten nicht strafrechtlich auffällig werden. Die wenigen Täter im Rahmen der Trunkenheitsdelikte, die zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt wurden, weisen hingegen mehr als eine (einschlägige) Vorstrafe auf. Ähnliches gilt für die mit einer bedingten Freiheitsstrafe sanktionierten Trunkenheitstäter im Straßenverkehr. Im Übrigen sind die Unterschiede in der Sanktionierung nach dem StGB zwischen den einzelnen Verkehrsdelikten jedoch überwiegend eher marginal. Insbesondere auf die Verkehrsunfallflucht und den Haftpflichtversicherungsverstoß wird fast immer mit einer Geldstrafe reagiert.

Werden gegenüber Verkehrstätern ausnahmsweise unbedingte Freiheitsstrafen verhängt, sind 44 % solche mit einer Dauer bis zu sechs Monaten und 50 % mit einer Dauer bis zu einem Jahr. Freiheitsstrafen über zwei Jahre sind die Ausnahme. Im Hinblick auf zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafen fällt die nahezu identische Verteilung der Bewährungszeiten bei der Verkehrskriminalität und der sonstigen Kriminalität auf. Wiederum ist also die Dauer der verhängten Bewährungszeit weitgehend unabhängig von der verwirklichten Kriminalitätsform. Die Untersuchung der Anordnung von Bewährungshilfe hat aufgezeigt, dass die Unterstellungquoten bei den Verkehrsdelikten etwas niedriger sind als bei der „klassischen“ Kriminalität, womit eine im Durchschnitt günstigere Sozialprognose der Verkehrstäter zum Ausdruck kommt.

1.2.3 Straßenverkehrsspezifische Sanktionierung

In 58 % der Fälle tritt neben die Bestrafung mit einer Hauptsanktion die Anordnung einer verkehrsspezifischen Sanktionsform. Dabei entfällt der weitaus größte Anteil auf die Entziehung der Fahrerlaubnis. Ferner kommen in der praktischen Handhabung die gesetzlichen Vorgaben in Form des Regelkataloges in § 69 II StGB zum Ausdruck. Dementsprechend wird bei alkoholbedingten Verkehrsdelikten regelmäßig die Fahrerlaubnis entzogen. Auffallend selten erfolgt die Fahrerlaubnisentziehung bei Straftaten des § 21 StVG. Hier ist die Bestrafung mit einer alleinigen Hauptsanktion der Regelfall. Die Verhängung eines strafrechtlichen Fahrverbotes erfolgt vor allen Dingen bei Verurteilungen wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort.

Darüber hinaus zeigt sich ein deutlicher Einfluss des Alters der Verkehrstäter auf die Anwendungshäufigkeit verkehrsspezifischer Sanktionen. Von der Entziehung der Fahrerlaubnis wird bei jugendlichen Verkehrsdelinquenten fast immer abgesehen. Ausnahme sind aber auch hier die (seltenen) Fälle von Trunkenheitsdelikten. Auffallend sind jedoch insbesondere die deutlichen Divergenzen bei Fahrerlaubnisentziehungen gegenüber jugendlichen, heranwachsenden und erwachsenen Tätern des § 21 StVG. Schließlich hat eine kombinierte Betrachtung von Haupt- und verkehrsspezifischer Sanktionierung aufgezeigt, dass tendenziell mit Schwere der verhängten Hauptstrafe die Häufigkeit einer parallelen Fahrerlaubnisentziehung ansteigt.

1.2.4 Sanktionierung und Voreintragungen

Wenngleich die generelle Vorstrafenbelastung der Verkehrsstraftäter deutlich geringer ist als bei „klassischen“ Straftätern, so zeigen sich doch bei einer differenzierten Betrachtung der jeweiligen Verkehrsdelikte einige Unterschiede:

Die Vorstrafenbelastung der Täter des § 21 StVG (46 %) nähert sich stark an die „klassischer“ Straftäter (47 %) an. Überdies sind für beachtliche 12 % der Täter ohne Fahrerlaubnis fünf oder mehr Voreintragungen registriert. Außerdem sind Täter des § 21 StVG nicht nur häufig einschlägig (22 %), sondern auch zu einem beträchtlichen Anteil mit allgemeinen Delikten vorbelastet (15 %). Bereits insoweit kann ein enger Zusammenhang zwischen Taten gemäß § 21 StVG und der allgemeinen Kriminalität bestätigt werden.

Eine für den Bereich der Verkehrskriminalität erhöhte Vorstrafenbelastung konnte für die Täter der Nötigung (39 %), die Vollrauschtäter (37 %) sowie die Täter des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (34 %) festgestellt werden, wenngleich bei diesen Verkehrstätern spezifische Voreintragungen sehr selten sind. Vielmehr sind diese Täter häufiger mit allgemeinen Delikten als mit Verkehrsdelikten vorbestraft.

Bemerkenswert ist weiterhin, dass die oftmals als sehr problematisch eingestuften Alkoholtäter im Straßenverkehr zu 72 % keinerlei Vorstrafen aufweisen. Wenn diese jedoch bereits strafrechtlich in Erscheinung getreten sind, dann han-

delt es sich zu 42 % um alkoholverkehrsspezifische Voreintragungen. Von der großen Masse der im Basisjahr wegen eines alkoholbedingten Verkehrsdeliktes Verurteilten ist für insgesamt 12 % bereits eine Vorentscheidung wegen eines Trunkenheitsdeliktes im Straßenverkehr registriert. 11 % sind ausschließlich mit „klassischen" Straftaten vorbelastet.

Für Täter des § 142 StGB sind die wenigsten strafrechtlichen Voreintragungen zu verzeichnen. Verkehrsunfallfluchttäter sind zumeist Einmaltäter, die sich weniger durch eine kriminelle Neigung als vielmehr situationsbedingt zur Tat hinreißen ließen. Sind Bezugstäter des § 142 StGB bereits strafrechtlich in Erscheinung getreten, dann weisen sie vergleichsweise häufig Voreintragungen wegen alkoholbedingten Verkehrsstraftaten auf, was als Indiz für einen gewissen Zusammenhang zwischen dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort und den Trunkenheitsdelikten gewertet werden kann.

Vor allen Dingen die vorbestraften Trunkenheitstäter im Straßenverkehr und die vorbestraften Täter ohne Fahrerlaubnis sind nicht nur quantitativ, sondern insbesondere mit Blick auf die häufige Einschlägigkeit der Voreintragungen als die problematischsten Tätergruppen der Verkehrstäter zu bewerten. Überdies konnten aus der Masse der Verkehrsdelinquenten zu einem Anteil von 35 % sog. „reine Verkehrstäter" herausgefiltert werden, die ausschließlich Vorstrafen mit Verkehrsstraftaten aufweisen. Ferner existiert eine quantitativ nicht zu unterschätzende Gruppe von Alkoholverkehrstätern und Tätern des § 21 StVG, bei denen eine Art Spezialisierung in Gestalt von spezifischen Vorstrafen stattfindet. Immerhin 21 % der vorbelasteten Alkoholtäter haben ausschließlich Voreintragungen wegen alkoholbedingter Verkehrsdelikte, während für vorbestrafte Täter ohne Fahrerlaubnis zu 17 % ausschließlich spezifische Voreintragungen wegen § 21 StVG registriert sind. Bezogen auf sämtliche Bezugsdelikte sind also 6 % der Trunkenheitstäter und 8 % der Täter des § 21 StVG jeweils ausschließlich spezifisch vorbestraft.

Die soziodemographischen Merkmale Alter und Geschlecht üben ebenfalls einen Einfluss auf die Anzahl der Voreintragungen aus. Während jugendliche Delinquenten naturgemäß noch keine erhöhte Vorstrafenbelastung aufweisen können, sinkt die generelle Vorstrafenbelastung sowohl bei den erwachsenen Verkehrstätern- als auch den erwachsenen „klassischen" Tätern mit zunehmendem Alter kontinuierlich ab. Auffällig ist die erhöhte Vorstrafenbelastung der Jungerwachsenen (21-24 Jahre), wobei indes die Tilgungsvorschriften des BZR zu berücksichtigen sind. Frauen sind bekanntlich im Durchschnitt weniger strafrechtlich vorbelastet, was sich mildernd auf die konkrete Art und Höhe der verhängten Sanktionen auswirkt. Für den Bereich der Verkehrskriminalität ist sogar eine besonders geringe Vorstrafenbelastung der Frauen festzustellen. Dort sind 80 % der Frauen ohne strafrechtliche Voreintragung. Bei der sonstigen Kriminalität sind es 67 % der weiblichen Bezugstäter.

Sowohl für die nach Jugendstrafrecht als auch für die nach allgemeinem Strafrecht Sanktionierten zeigt sich eine deutliche Beziehung zwischen Anzahl sowie

Art der Voreintragungen und der Sanktionsart der Bezugsentscheidung. Unabhängig von der Kriminalitätsform in der Bezugsentscheidung nimmt mit der Häufigkeit der Voreintragungen die Sanktionsschwere zu. Allerdings ist festzuhalten, dass Verkehrsdelinquenten auch unter Berücksichtigung der Vorstrafenhäufigkeit milder sanktioniert werden. Wenngleich die Anteile freiheitsentziehender Maßnahmen auch bei der Verkehrsdelinquenz mit zunehmender Vorstrafenbelastung ansteigen, liegen sie stets unter den entsprechenden Anteilen bei der „klassischen" Kriminalität. Schließlich übt auch die Art der schwersten Sanktionsart in den Voreintragungen einen ähnlichen Einfluss auf die Sanktionierung der Bezugsentscheidung aus wie die Anzahl der Voreintragungen: Je schwerer die Sanktion der Voreintragung war, umso schwerer fällt auch die Bezugssanktion nach Jugendstrafrecht und allgemeinem Strafrecht aus. Gleichwohl werden die Verkehrsdelinquenten auch unter Berücksichtigung der Art der schwersten Voreintragung milder sanktioniert als „klassische" Straftäter.

Schließlich hat die Analyse der Sanktionierung in Abhängigkeit von der Art des Vorstrafendeliktes ergeben, dass die Sanktionsschwere nicht nur allgemein bei einer etwaigen Vorstrafenbelastung zunimmt, sondern dass darüber hinaus deutliche Unterschiede nach Art des Deliktes in der Voreintragung bestehen. Für die Verkehrstäter entfalten speziell Vorentscheidungen mit Verkehrsdelikten (einschlägige bzw. verkehrsspezifische Voreintragungen) strafschärfende Wirkung. Vor allem bei Vorstrafen mit (auch) Trunkenheitsdelikten bzw. (auch) Straftaten gemäß § 21 StVG steigen die Anteile freiheitsentziehender Maßnahmen deutlich an. Solche Vorentscheidungen haben indes auch für Nicht-Verkehrstäter strafschärfenden Einfluss auf die Sanktionierung in der Bezugsentscheidung.

Bemerkenswert stellt sich zuletzt der Zusammenhang von Voreintragungen und der Anordnung verkehrsausschließender Maßnahmen dar. Während bei den Verkehrsdelikten, die nicht im Regelkatalog des § 69 II StGB aufgelistet sind, die Häufigkeit von Fahrerlaubnisentziehungen sowohl mit der Anzahl der Voreintragungen als auch bei einer bereits zuvor angeordneten verkehrsspezifischen Sanktion kontinuierlich zunimmt, stellt sich dieses Verhältnis bei den Katalogtaten des § 69 II StGB auffällig anders dar. Hier sinken die registrierten Anteile der Fahrerlaubnisentziehungen unerwartet mit steigender Anzahl an Voreintragungen ab. Dennoch ist auch bei einer hohen Vorstrafenhäufigkeit die Entziehung der Fahrerlaubnis der Regelfall. Ähnliche Zusammenhänge zeigen sich bei einer kombinierten Betrachtung von Bezugsdelikt, Art des Vorstrafendeliktes und verkehrsspezifischer Sanktionierung der Bezugsentscheidung. Es sind vor allen Dingen Vorstrafen mit Verkehrsdelikten, die eine zusätzliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen der Bezugstat wahrscheinlich machen. Speziell Voreintragungen wegen alkoholbedingter Verkehrsdelikte führen häufig zu einer Anordnung der §§ 69 ff. StGB in der Bezugsentscheidung, wobei dieser Zusammenhang unabhängig von der Art des in der Bezugsentscheidung verurteilten Verkehrsdeliktes Gültigkeit hat. Bei den Trunkenheitsdelikten wird gegenüber einschlägig Vorbestraften nur

scheinbar etwas seltener eine (erneute) Fahrerlaubnisentziehung bzw. Sperrfrist angeordnet. Denn aufgrund einer vorherigen Sperrfristverhängung, die zum Zeitpunkt der Verurteilung wegen der Bezugstat noch andauert, wird bei Bildung einer nachträglichen Gesamtstrafe die einheitliche neue Sperrfrist, die mit der Rechtskraft der früheren Verurteilung beginnt, vermutlich im BZR bei der entsprechenden Vorentscheidung eingetragen.

1.3 Rückfälligkeit der Straßenverkehrstäter

Die Analyse der Legalbewährung der im Bezugsjahr 2004 im BZR registrierten Straßenverkehrsdelinquenten hat im Wesentlichen folgende Ergebnisse geliefert. Bei ihrer Bewertung muss vor allem der auf drei Jahre begrenzte Rückfallzeitraum berücksichtigt werden.

1.3.1 Umfang und Art der Rückfälligkeit

Verkehrstäter werden innerhalb des Beobachtungszeitraums von drei Jahren weniger rückfällig als „klassische" Straftäter. Die generelle Legalbewährungsquote liegt mit 75 % deutlich über der Quote von 63 % bei den sonstigen Straffälligen des Bezugsjahres 2004. Zudem werden Verkehrstäter im Falle des Rückfalls in gut der Hälfte der Fälle erneut wegen Verkehrsdelikten straffällig, wohingegen bei den Nicht-Verkehrstätern die Rückfälligkeit mit einem Verkehrsdelikt eher selten ist (7 %). Solche Straftäter weisen vielmehr zu 30 % ausschließlich Folgeentscheidungen wegen Nicht-Verkehrsdelikten auf. Im Vergleich zur „klassischen" Kriminalität ist mithin zu konstatieren, dass den einzelnen Verkehrsdelikten trotz vielfältiger Täterstruktur eine relativ niedrige und nicht selten auf erneute Verkehrsdelinquenz beschränkte Rückfallrate gemein ist. Art und Umfang der Rückfälligkeit von Verkehrsdelinquenten machen deutlich, dass von Verkehrsdelikten breitere Bevölkerungskreise strafrechtlich betroffen sind, die sich überwiegend normtreu verhalten.

Das durchschnittlich geringe Rückfallrisiko konnte allerdings nicht für sämtliche Deliktsformen der Verkehrsdelinquenz bestätigt werden. Insbesondere Täter des § 21 StVG werden zu 37 % erneut straffällig, so dass sich ihr Rückfallrisiko nicht von dem der Täter „klassischer" Kriminalität unterscheidet. Die für diese Tätergruppe festgestellte erhöhte Vorstrafenbelastung setzt sich also in einer erhöhten Rückfallquote fort. Darüber hinaus werden Täter des § 21 StVG vermehrt spezifisch rückfällig (15 %). Überdies konnte ein beträchtlicher Anteil nicht-verkehrsspezifischer Rückfälle nachgewiesen werden (18 %), was wiederum als Indiz einer allgemeinen kriminellen Neigung von „Tätern ohne Fahrerlaubnis" gewertet werden kann. Auch der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr (30 %), der Pflichtversicherungsverstoß (29 %) sowie mit Abstrichen die Nötigung im Straßenverkehr (24 %) ziehen erhöhte Rückfallraten nach sich. Ferner

stammen die Folgeentscheidungen dann vermehrt aus dem Bereich der „klassischen“ Kriminalität.

Das Rückfallrisiko der übrigen Verkehrstäter ist deutlich geringer. Besonders niedrige Rückfallraten sind nach Bezugstaten wegen § 222 StGB (13 %), § 142 StGB (16 %) sowie § 315 c-Rest StGB (16 %) festzustellen. Aber auch die Rückfallquote der Trunkenheitstäter (§§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB) von generell 18 % hebt sich im Vergleich zu den übrigen Verkehrsstraftätern nicht negativ hervor. Diese Erkenntnis widerspricht Auffassungen in der kriminologischen Literatur, die den „Alkoholtäter“ im Straßenverkehr als höchst rückfallgefährdete Täterpopulation einschätzen, bei der die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts größtenteils versagen. Die eigene Untersuchung konnte indes gleichfalls belegen, dass Trunkenheitstäter im Vergleich zu den meisten anderen Verkehrstätern (Ausnahmen sind § 21 StVG und § 6 PflVG) öfter spezifisch rückfällig werden (5 %). Zudem konnte die Rückfallanalyse aufzeigen, dass die Alkoholverkehrstäter, wenn sie rückfällig werden, überwiegend erneut mit Delikten aus dem Bereich der Verkehrsdelinquenz straffällig werden. Diese Erkenntnis spricht gegen die in der bisherigen kriminologischen Forschung geäußerte These, dass speziell bei Trunkenheitstätern im Verkehr der Zusammenhang zwischen „klassischer“ Kriminalität und Verkehrsdelinquenz besonders stark ausgeprägt sei.

1.3.2 Rückfälligkeit nach soziodemographischen Merkmalen

Die in der Arbeit untersuchten soziodemographischen Faktoren haben ebenfalls einen starken Einfluss auf das Rückfallverhalten. Sowohl bei den Verkehrstätern als auch den sonstigen Straftätern sinkt die generelle Rückfälligkeit mit steigendem Lebensalter deutlich ab. Auffällig ist die Entwicklung der Art des Rückfalls bei der Verkehrskriminalität. Während die Anteile der Nicht-Verkehrsdelikte an den Rückfällen kontinuierlich mit fortlaufendem Alter abfallen, bewegt sich der verkehrsspezifische Rückfall auf einem sehr gleichmäßigen Niveau. Diese Zusammensetzung der Folgeentscheidungen macht deutlich, dass die meisten Formen der Verkehrsdelinquenz weniger Ausfluss einer gezielten kriminellen Neigung als vielmehr Resultat der „potentiellen Deliktsituation“ sowie von ungünstigen sozialen Rahmenbedingungen und Tatgelegenheitsstrukturen des Straßenverkehrs sind. Überdies konnte aufgezeigt werden, dass bei den alkoholbedingten Verkehrsdelikten die spezifischen Rückfallraten nahezu Unabhängigkeit von dem Alter zum Zeitpunkt der Bezugstat verlaufen.

Frauen begehen besonders selten nach einem Verkehrsdelikt erneut eine Straftat. Die allgemeine Rückfallrate liegt bei 13 %. Männliche Verkehrstäter werden hingegen zu 26 % rückfällig.

Die Nationalität der Verkehrstäter hat so gut wie keinen Einfluss auf das Rückfallverhalten. 75 % der deutschen und 77 % der nichtdeutschen Straßenverkehrstäter weisen innerhalb von drei Jahren keine weitere Eintragung im BZR wegen einer Straftat auf.

1.3.3 Mehrfache Rückfälligkeit

Verkehrstäter werden nicht nur generell seltener rückfällig, sondern weisen auch zahlenmäßig weniger Folgeentscheidungen auf als Täter der „klassischen" Kriminalität. Der Großteil der Rückfälligen sämtlicher Verkehrsdelikte wird innerhalb des dreijährigen Beobachtungszeitraums nur einmal erneut straffällig. Diese Erkenntnis gilt weitgehend unabhängig von dem konkret verwirklichten Verkehrsdelikt in der Bezugsentscheidung.

1.3.4 Rückfallgeschwindigkeit

Der größte Anteil der Rückfälle ereignet sich innerhalb eines kurzen Zeitraums nach Eintritt des Risikozeitraums. Dabei konnte eine leichte Tendenz in Richtung einer höheren Rückfallgeschwindigkeit der Nicht-Verkehrstäter festgestellt werden. Eine durchschnittlich besonders geringe Rückfallgeschwindigkeit war für die Trunkenheitstäter im Verkehr zu beobachten. Einfluss könnte hierbei die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis ausüben, die sich womöglich rückfallmindernd auf die Anfangszeit nach Risikoeintritt auswirkt. Mit Abstand am schnellsten rückfällig werden diejenigen Verkehrsdelinquenten der Bezugsentscheidung, die (auch) Rückfälle mit dem Fahren ohne Fahrerlaubnis aufweisen. 67 % dieser Täter werden bereits im ersten Jahr nach Risikoeintritt rückfällig. Hierbei kommt ein gesteigertes Fahrbedürfnis zum Ausdruck, das sich in einem erhöhten und schnelleren Rückfallrisiko niederschlägt.

1.3.5 Sanktionierung und Rückfall

Der Zusammenhang zwischen der Sanktionierung und der Rückfälligkeit der Verkehrstäter wurde nach verschiedenen Gesichtspunkten analysiert:

1.3.5.1 Sanktionsart der Folgeentscheidung

Konnten noch deutliche Divergenzen zwischen der Verkehrskriminalität und der sonstigen Kriminalität sowohl bei der Sanktionierung in den Bezugsentscheidungen als auch den Rückfallraten festgestellt werden, bestehen bei Eintritt von Rückfälligkeit nur noch geringe Unterschiede im Hinblick auf die Verteilung der Sanktionsformen in den Folgeentscheidungen. Bei beiden Kriminalitätsbereichen setzen sich die Folgeentscheidungen überwiegend aus nicht freiheitsentziehenden Reaktionen zusammen. Aber auch die erneute Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion (Entziehung der Fahrerlaubnis oder Fahrverbot) im Risikozeitraum ist nicht ganz selten. Am häufigsten erfolgt die (erneute) Fahrerlaubnisentziehung bei Rückfällen nach Trunkenheitsdelikten (33 %). Erhöhte Relevanz hat die Fahrerlaubnisentziehung mit einem Anteil von 31 % zudem nach Verurteilungen aufgrund einer Verkehrsunfallflucht.

Die Analyse von Arten der Folgeentscheidung in Abhängigkeit von der Sanktionsart der Bezugsentscheidung hat ergeben, dass zwischen Verkehrsdelikten und

sonstigen Delikten nur bei der Geldstrafe und den sonstigen Entscheidungen nach JGG als Bezugssanktionen deutliche Unterschiede in der Rückfälligkeit bestehen. Ferner zeigt sich im Bezug auf die Sanktionsart der Folgeentscheidung, dass erwartungsgemäß die schwereren Bezugssanktionen größere Anteile an stationären Folgeentscheidungen nach sich ziehen. Gleichwohl kehren die zu einer stationären Sanktion Verurteilten zum Großteil nicht wieder in den Strafvollzug zurück. Insgesamt konnte ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Schwere der Bezugssanktion und der Legalbewährung sowohl von Verkehrsdelinquenten als auch sonstigen Straftätern festgestellt werden. Zudem nimmt mit der Schwere der Sanktionsart der Bezugsentscheidung nicht nur die Legalbewährung ab, sondern auch die Schwere der Folgesanktion zu.

Überdies zeigt sich bei der Verkehrsdelinquenz, dass die Legalbewährung nach einer zusätzlichen Anordnung einer verkehrsspezifischen Sanktion mit 80 % deutlich höher ist als nach der Verhängung einer alleinigen Hauptstrafe mit 69 %. Ein Rückschluss auf eine besonders positive spezialpräventive Wirkung der verkehrsausschließenden Sanktionsformen kann hierdurch allerdings nicht gezogen werden, weil auch die Deliktverteilung, Tat- und Tätermerkmale sowie die Art und Verteilung der Hauptsanktionen maßgebliche Einflussfaktoren ausmachen.

1.3.5.2 Rückfälligkeit nach jugendstrafrechtlichen Sanktionen

Nennenswerte Unterschiede in den Rückfallraten bestehen zwischen den nach Jugendstrafrecht sanktionierten Verkehrstätern und „klassischen“ Tätern nur nach nicht freiheitsentziehenden Maßnahmen. Hier werden Verkehrstäter seltener erneut straffällig als Täter sonstiger Delikte. Auffällig ist zudem, dass die Rückfallquote der zu Jugendarrest verurteilten Täter sehr hoch ist (62 % bei den Verkehrsdelikten, 64 % bei den Nicht-Verkehrsdelikten). Dieses Ergebnis bestätigt erneut, dass der Jugendarrest unabhängig von der Täterklientel unwirksam oder sogar schädlich ist. Überdies nimmt grundsätzlich die Rückfälligkeit beider Tätergruppen mit der Schwere der jugendstrafrechtlichen Bezugssanktion zu.

Im Hinblick auf die Dauer verhängter Jugendstrafen ohne Bewährung steigt bei den Verkehrsdelikten die generelle Rückfallrate mit zunehmender Dauer an, wohingegen für die Nicht-Verkehrsdelikte eine gegenteilige Tendenz auszumachen ist. Diese Entwicklung der Rückfallraten von den Nicht-Verkehrstätern dürfte auf verschiedene Muster krimineller Karrieren bei kürzer oder länger Inhaftierten, auf Alterungs- und Reifungsprozessen sowie auf die Tatsache, dass Jugendstrafen bis zu zwei Jahren bei guter Prognose zur Bewährung ausgesetzt werden und sich somit bei den Strafverbüßern dieser Dauergruppen Täter mit erhöhtem Rückfallrisiko konzentrieren, zurückzuführen sein. Bei der sehr kleinen Gruppe der Verkehrsdelinquenten, die zu einer unbedingten Jugendstrafe verurteilt wurden, sind Täter betroffen, die vermehrt allgemein straffällig und rückfallgefährdet sind.

1.3.5.3 Rückfälligkeit nach erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen

Für die im Vergleich zur allgemeinen Kriminalität deutlich geringere Rückfallrate bei der Verkehrsdelinquenz sind fast ausschließlich diejenigen Verkehrstäter verantwortlich, die in der Bezugsentscheidung mit einer Geldstrafe sanktioniert worden sind. Dieser Effekt ist indes kein Verdienst der Sanktionsform Geldstrafe, sondern Ergebnis von Täter- und Tatmerkmalen. Die mit einem Freiheitsentzug sanktionierten Verkehrstäter werden weit häufiger rückfällig. Bei den Betroffenen handelt es sich weniger um „typische“ Verkehrsdelinquenten als vielmehr um Personen mit einer erhöhten Vorstrafenbelastung und einer gesteigerten kriminellen Neigung. In der Konsequenz bestehen im Vergleich zu Tätern „klassischer“ Delikte kaum noch Unterschiede in den generellen Rückfallraten.

Die Analyse der Deliktszusammensetzung in den Folgeentscheidungen konnte zudem aufzeigen, dass die erneute Begehung von Verkehrsdelikten weniger von der konkreten Art und Schwere der Sanktion als vielmehr von der Art der Bezugstat sowie Tätermerkmalen abhängt.

In Bezug auf die Länge verhängter Freiheitsstrafen ohne Bewährung zeigt die Untersuchung, dass die höchsten Rückfallraten nach einer Dauer von sechs Monaten bis zu einem Jahr (47 % bei den Verkehrsdelikten; 59,5 % bei den sonstigen Delikten) und von ein bis zwei Jahren (48 % bei den Verkehrsdelikten; 57 % bei den sonstigen Delikten) bestehen. Ab einer unbedingten Freiheitsstrafe von zwei Jahren sinkt sodann die Rückfälligkeit deutlich und mit zunehmender Dauer immer weiter ab.

Bei zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafen verläuft die Rückfälligkeit bei den Verkehrsdelikten unabhängig von der Strafdauer auf einem relativ gleichmäßig Niveau, während bei der „klassischen“ Kriminalität ein recht deutlicher Rückgang des Anteils der Wiederverurteilten mit zunehmender Strafdauer zu verzeichnen ist. Die Länge der angeordneten Bewährungszeit lässt allerdings keine Rückschlüsse auf die Rückfallwahrscheinlichkeit der betroffenen Täter zu. Demgegenüber ist ein deutlicher Zusammenhang von Bewährungshilfeunterstellung und Rückfallrisiko festzustellen. 65 % der Verkehrstäter ohne Bewährungsaufsicht, aber nur 54 % der Verkehrstäter mit Bewährungsaufsicht weisen während des dreijährigen Beobachtungszeitraums keine weitere Folgeentscheidung auf. Bei den Nicht-Verkehrstätern ist der Unterschied in den Rückfallraten mit einem Verhältnis von 68 % (keine Bewährungsaufsicht) zu 49 % (Bewährungsaufsicht) sogar noch größer.

Die Anzahl verhängter Tagessätze bei der Geldstrafe hat insgesamt kaum Einfluss auf das Rückfallverhalten. Eine Ausnahme besteht für die Verkehrsdelinquenz dahingehend, dass ab einer Anzahl von 51-90 Tagessätzen ein deutlicher Anstieg der generellen Rückfallraten zu verzeichnen ist, wofür allerdings weniger die konkret verhängte Tagessatzanzahl als vielmehr das der Verurteilung zugrunde liegende Verkehrsdelikt und die damit verbundene Persönlichkeit des Täters verantwortlich ist.

1.3.5.4 Rückfälligkeit bei den einzelnen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz in Abhängigkeit von der Sanktionierung

Die Untersuchung der Rückfälligkeit bei den einzelnen Deliktformen der Verkehrsdelinquenz in Abhängigkeit von ihrer Sanktionierung hat aufgezeigt, dass unabhängig von der konkreten Art des sanktionierten Verkehrsdeliktes stets die große Masse der zu Geldstrafen Verurteilten für die geringen Rückfallquoten verantwortlich ist. In der Tendenz nehmen die Rückfallraten mit der Schwere der verhängten Hauptsanktion zu. Diese Beobachtung darf allerdings nicht dahingehend missinterpretiert werden, dass die leichteren Sanktionsformen effizienter wirken als schwerere Sanktionen. Da letztere überwiegend auf ungünstige Tätergruppen Anwendung finden (z.B. bereits einschlägig Vorbestrafte), war bei ihnen – unabhängig von der Deliktform der Bezugsentscheidung – von vornherein eine höhere Rückfallquote zu erwarten. Ferner steigt in der Tendenz der ausschließliche Rückfall mit Delikten der „klassischen" Kriminalität ebenfalls mit Schwere der Bezugssanktion an. Es sind dann also vermehrt Personen betroffen, die auch außerhalb des Straßenverkehrs strafrechtlich in Erscheinung treten. Dies dürfte auch der Grund für ihre vergleichsweise harte Sanktionierung in der Bezugsentscheidung sein.

Im Vergleich dazu ist für die große Masse der mit einer Geldstrafe Sanktionierten die erneute Begehung eines Verkehrsdeliktes häufiger zu beobachten als der ausschließlich nicht verkehrsspezifische Rückfall. Speziell diese Gruppe verhält sich also im täglichen Leben überwiegend sozial unauffällig und tritt mithin besonders außerhalb des Straßenverkehrs sehr selten strafrechtlich in Erscheinung. Schließlich ist bei sämtlichen Formen der Verkehrsdelinquenz zu beobachten, dass die Anteile allgemeiner Rückfalle besonders nach Sanktionen des JGG erhöht sind. Dieses Phänomen entspricht den kriminologischen Erkenntnissen, dass jüngere Jahrgänge allgemein eine kriminalitätsträchtigere Gruppe darstellen.

Betrachtet man den Zusammenhang zwischen der Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung und der Art und Häufigkeit des Folgedelikts, so hat es den Anschein, als sei für die Alkoholtäter die Sanktionierung durch eine Hauptstrafe mit einer zusätzlichen Fahrerlaubnisentziehung das wirksamere Mittel. Führt die alleinige Bestrafung mit einer Hauptsanktion in 27 % der Fälle zu einer Folgeentscheidung, sind es bei einer zusätzlichen Verhängung einer Fahrerlaubnisentziehung rund 10 % weniger. Darüber hinaus sind bei der zusätzlichen Anordnung einer verkehrsspezifischen Sanktion deutlich weniger alkoholverkehrsspezifische Rückfälle zu verzeichnen (nur Hauptsanktion: 12 %; auch Entziehung: 4 %; auch Fahrverbot: 8 %). Obwohl die zusätzliche Anordnung einer verkehrsausschließenden Sanktion einen gewissen Umfang an Folgekriminalität in Form des Fahrens ohne Fahrerlaubnis auslöst, können die im Vergleich zur alleinigen Verhängung einer Hauptstrafe deutlich geringeren allgemeinen sowie spezifischen Rückfallraten als Erfolgskriterien der verkehrsspezifischen Sanktionen angeführt werden. Überdies ist die durch §§ 69, 44 StGB ausgelöste Folgekriminalität in Gestalt

von Folgeentscheidungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis eher geringfügig. Nach den Ergebnissen der eigenen Untersuchung ist die spezialpräventive Bilanz der verkehrsspezifischen Sanktionen somit als positiv zu bewerten. Vor allem die Entziehung der Fahrerlaubnis scheint ihrer spezialpräventiven Funktion in Form des Verkehrsausschlusses ungeeigneter Alkoholdelinquenten gerecht zu werden. Die Fälle, in denen die Strafgerichte entgegen der Regelanordnungen in § 69 II StGB und § 44 I S. 2 StGB ausnahmsweise von der zusätzlichen Verhängung einer verkehrsspezifischen Sanktion abgesehen haben, müssen indes eher kritisch beurteilt werden, da diese häufiger Rückfälle mit alkoholbedingten Verkehrsstraftaten nach sich ziehen.

Ein anderes Bild ergibt sich bei den übrigen Verkehrsdelikten. Hier ist die Legalbewährung nach der Verhängung einer Hauptstrafe mit einem zusätzlichen Fahrverbot am höchsten. Man könnte somit zu dem Resümee gelangen, dass die zusätzliche Verhängung eines Fahrverbotes besonders wirksam und daher ein verstärkter Gebrauch empfehlenswert sei. Eine genauere Analyse konnte allerdings Indizien dahingehend liefern, dass weniger die Art der Sanktionierung als vielmehr das ihr zugrunde liegende Delikt sowie die Vorstrafenbelastung für die Rückfallhäufigkeiten verantwortlich sind.

Schließlich ist beim Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG unabhängig von der Sanktionierung sowohl das generelle als auch das spezifische Rückfallrisiko deutlich höher als bei den sonstigen Verkehrsdelikten. Selbst die lediglich mit einer Geldstrafe Sanktionierten werden zu 33 % erneut straffällig. In Bezug auf die verkehrsspezifischen Sanktionsformen konnten die höchsten Rückfallraten nach der zusätzlichen Anordnung einer isolierten Sperrfrist festgestellt werden, wohingegen die mit einer alleinige Hauptstrafe Sanktionierten am seltensten erneut straffällig werden. Diese Beobachtung gilt für Jugendliche, Heranwachsende und Erwachsene gleichermaßen. Speziell der allgemeine Rückfall, also die Begehung „klassischer" Straftaten, ist bei den Tätern des § 21 StVG, gegenüber denen in der Bezugsentscheidung eine isolierte Sperrfrist verhängt worden ist, noch deutlich häufiger als bei den übrigen Tätern des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Diese Täter weisen zudem zu einem beträchtlichen Anteil bereits spezifische Vorstrafen wegen § 21 StVG auf. Gerade solche Täter, die vorsätzlich gegen eine richterliche Anordnung weiterhin ein Kfz im öffentlichen Straßenverkehr führen, zeichnen sich durch eine gesteigerte kriminelle Neigung aus, die ein hohes Rückfallrisiko zur Folge hat. Überdies nimmt die Wahrscheinlichkeit, mit einer verkehrsspezifischen Sanktion belegt zu werden, mit steigender Vorstrafenbelastung zu. Aus der gesteigerten Vorstrafenbelastung dürften auch primär die erhöhten Rückfallraten nach verkehrsspezifischen Sanktionen resultieren. Somit liegt die Vermutung nahe, dass überwiegend Tätermerkmale und weniger die konkrete Art der Sanktionierung maßgeblich für das Rückfallrisiko sind.

1.3.6 Voreintragungen und Rückfall

Der bisherige kriminelle Lebenslauf eines Täters in Gestalt von Anzahl und Art der Voreintragungen liefert gewichtige Indizien für seine weitere normabweichende Lebensführung in Form von Umfang und Art der künftigen Rückfälligkeit.

1.3.6.1 Anzahl und Art der Voreintragungen

Unabhängig von der Deliktform der Bezugsentscheidung steigen die generellen Rückfallraten mit der Anzahl der Voreintragungen stetig an. Auffällig ist die hohe Legalbewährungsquote der nicht vorbestraften Verkehrsdelinquenten von 83 % gegenüber einer Quote von „nur" 75 % der unvorbelasteten sonstigen Straftäter. Verkehrsersttäter werden bei Eintritt von Rückfälligkeit überwiegend erneut mit Verkehrsdelikten auffällig. Mit steigender Vorstrafenhäufigkeit weisen sie jedoch vermehrt Folgeentscheidungen wegen „klassischer" Straftaten auf. Die Anzahl genereller Voreintragungen hat also insofern deutlichen Einfluss auf die allgemeine Rückfälligkeit der Verkehrstäter, als mit zunehmender Vorstrafenanzahl vor allem die Wahrscheinlichkeit eines nicht verkehrsspezifischen Rückfalls ansteigt.

Eine verkehrsspezifische Sanktionierung als schwerste Vorstrafensanktion hat hingegen sowohl bei den Verkehrstätern als auch den „klassischen" Straftätern nur geringe Auswirkung auf Umfang und Art der Rückfälligkeit, wenngleich tendenziell das Rückfallrisiko bei einer verkehrsspezifischen Sanktionierung in der Voreintragung etwas geringer ist als bei Vorverurteilungen zu alleinigen Hauptstrafen. Dieses Ergebnis hängt unmittelbar damit zusammen, dass im ersten Fall die Voreintragungen größtenteils aus dem Bereich der Verkehrsdelinquenz stammen, während im zweiten Fall die entsprechenden Vorstrafendelikte überwiegend aus „klassischen" Straftaten bestehen. Es ist mithin die Deliktart der schwersten Voreintragung, die Einfluss auf das Rückfallverhalten ausübt.

1.3.6.2 Einschlägige Voreintragungen

Die Untersuchung der Rückfälligkeit nach Art der Vorstrafendelikte konnte belegen, dass vor allem (auch) Voreintragungen mit § 21 StVG und alleinige Voreintragungen mit allgemeinen Delikten erhöhte Rückfallraten nach sich ziehen. Dieser Zusammenhang war für sämtliche Verkehrsdelikte der Bezugsentscheidung zu beobachten. Überdies erhöhen speziell Vorentscheidungen aufgrund Trunkenheitsdelikten bzw. Vorentscheidungen aufgrund Fahrens ohne Fahrerlaubnis die Wahrscheinlichkeit eines Rückfalls mit dem entsprechenden Verkehrsdelikt. Verkehrstäter, die bereits (auch) Vorstrafen wegen § 21 StVG oder mit Delikten ausschließlich der „klassischen" Kriminalität aufweisen, werden ferner deutlich häufiger mit allgemeinen Straftaten rückfällig als die sonstigen (vorbestraften) Verkehrsdelinquenten. Weiterhin konnten die jeweiligen deliktbezogenen Analysen aufzeigen, dass bei den meisten Verkehrsstraftaten eine spezifische Voreintragung keine Auswirkung auf die spezifische Rückfallwahrscheinlichkeit hat. Ausnahmen stellen die Trunkenheitstäter, Täter ohne Fahrerlaubnis sowie Täter des Pflichtver-

sicherungsverstoßes dar. Bei diesen Tätern wächst das spezifische Rückfallrisiko deutlich an, wenn sie zuvor wegen eines entsprechenden Verkehrsdeliktes verurteilt worden sind. So beträgt die spezifische Rückfallrate bei Wiederholungstätern der Trunkenheitsdelikte 10 %, bei wiederholt ohne Fahrerlaubnis fahrenden Tätern 19 % sowie bei Wiederholungstätern des § 6 PflVG 8 %. Wenngleich bei den Verkehrstätergruppen dieser Bezugsdelikte das spezifische Rückfallrisiko ohnehin größer ist als bei den übrigen Verkehrstätern, so steigt dieses bei spezifisch Vorbestraften nochmals an. Es zeigt sich insgesamt eindrucksvoll, dass die Art der strafrechtlichen Vorbelastung zu den wesentlichen Prognosefaktoren für die zukünftige Legalbewährung zu zählen ist.

1.3.6.3 Tätertypen und Rückfall

1.3.6.3.1 Der Alkoholtäter im Straßenverkehr

Eine anhand der im BZR registrierten Voreintragungen vorgenommene Betrachtung verschiedener Alkoholtätertypen hat gezeigt, dass der Großteil (72 %) sog. Ersttäter sind. Ohnehin wurden 88 % der im Bezugsjahr registrierten Trunkenheitstäter (Erst- und Gelegenheitstäter) erstmalig wegen eines alkoholspezifischen Verkehrsdeliktes verurteilt. Nur jeweils 6 % sind wiederholt auffällig gewordene reine Alkoholverkehrstäter oder Mehrfachtäter.

Diese verschiedenen Tätertypen unterscheiden sich zum Teil erheblich in ihrem Rückfallverhalten: Während die große Masse der Ersttäter mit 88 % nicht erneut strafrechtlich in Erscheinung tritt, steigen die Rückfallraten bei einer strafrechtlichen Vorbelastung deutlich an. Für die Ersttäter ist die verurteilte Bezugstat hingegen größtenteils ein einmaliger Vorfall bzw. sie wurden durch die strafrechtliche Sanktionierung (zu 97 % Geldstrafe; 91 % wurde zudem die Fahrerlaubnis entzogen) hinreichend gewarnt.

Eine unerwartet positive Legalbewährungsquote konnte für die reinen Alkoholverkehrstätern festgestellt werden. Trotz spezifischer Vorstrafenbelastung werden nur 23 % dieser Täter wieder straffällig. 9 % der Täter werden jedoch wiederholt wegen eines Trunkenheitsdeliktes verurteilt. Bei dieser quantitativ kleinen Tätergruppe dürfte es sich größtenteils um sog. „fahrende Trinker" handeln, bei denen die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts versagen. Zudem weisen die reinen Alkoholtäter eine geringe Rückfallrate mit Delikten der „klassischen" Kriminalität auf, was als Indiz für eine durchschnittlich eher geringe kriminelle Einstellung dieses Tätertypus zu werten ist. Hierfür sprechen auch die vergleichsweisen geringen Häufigkeiten entsprechender Voreintragungen (73 % weisen nur eine Vorstrafe auf).

Das höchste generelle Rückfallrisiko ist erwartungsgemäß bei den Mehrfachtätern festzustellen. Diese Tätergruppe wird nicht nur am häufigsten mit einem erneuten Trunkenheitsdelikt rückfällig (12 %), sondern weist ferner zu 19 % ausschließlich Folgeentscheidungen wegen Straftaten der „klassischen" Kriminalität

auf. Auch Rückfalle wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis sind bei diesem Alkoholtätertypus am häufigsten zu verzeichnen. Ein ähnliches Rückfallverhalten ist bei den Gelegenheitstätern zu beobachten, die allerdings weniger alkoholspezifisch rückfällig werden. Bei den Mehrfachtätern wirken sich hingegen die alkoholspezifischen Vorstrafen rückfallfördernd im Hinblick auf erneute Trunkenheitsdelikte aus. Die Gelegenheitstäter setzen sich überdies zu einem vergleichsweise hohen Anteil aus jungen Delinquenten im Heranwachsendenalter zusammen, was ebenfalls einen rückfallbegünstigenden Faktor darstellt. Sowohl bei den Gelegenheitstätern, aber auch speziell bei den Mehrfachtätern handelt es sich um Personen mit einer gesteigerten allgemeinen Kriminalitätsbelastung. Solche Täter begehen aus einer allgemeinen sozialen Auffälligkeit nicht nur vermehrt Verkehrsdelikte, sondern auch vor allem Straftaten der „klassischen" Delinquenz. In Bezug auf diese Täter besteht ein enger Zusammenhang zwischen allgemeiner Kriminalität und (alkoholbedingter) Verkehrsdelinquenz, der sich in einer hohen Anzahl von Vorstrafen sowie erhöhten allgemeinen und spezifischen Rückfallraten ausdrückt.

Schließlich dürfte die Schwere der Sanktionierung nur wenig Einfluss auf das konkrete Rückfallverhalten der jeweiligen Typen von Alkoholtätern ausüben. Bei sämtlichen Tätergruppen entfällt der Großteil der Bezugssanktionen auf nicht freiheitsentziehende Maßnahmen. Während Ersttäter praktisch immer zu einer Geldstrafe verurteilt werden (97 %), sind es bei den Gelegenheitstätern 84 %, bei den reinen Alkoholtätern 70 % und bei den Mehrfachtätern 63 %. Letztere werden zu 33 % mit einer Bewährungsstrafe und zu 4 % mit einer stationären Freiheitsstrafe sanktioniert. Gegenüber reinen Alkoholtätern wird zu 30 % eine freiheitsentziehende Maßnahme verhängt, während Gelegenheitstäter nur zu 6 % eine derartige Sanktionierung erhalten. Gleichwohl ist das Rückfallrisiko bei den Gelegenheitstätern deutlich größer als bei den reinen Alkoholdelinquenten im Straßenverkehr. Maßgebliche Kriterien für das zukünftige Legalverhalten bilden mithin die Frage der Vorstrafenbelastung sowie persönliche Merkmale des Verurteilten.

1.3.6.3.2 Der Täter des § 21 StVG

54 % der aufgrund Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilten Täter sind Ersttäter. Sog. Gelegenheitstäter, die bereits Vorverurteilungen wegen „klassischer" Delikte aufweisen, machen einen Anteil von 25 % aus. Die reinen Wiederholungstäter, also Täter mit ausschließlich spezifischen Vorstrafen, machen 8 % der untersuchten Täterpopulation aus, wohingegen auf die als besonders rückfallgefährdet einzustufenden Mehrfachtäter, die sowohl Vorentscheidungen wegen Delikten gemäß § 21 StVG als auch wegen „klassischen" Straftaten aufweisen, knapp 14 % der Fälle entfallen.

Das generelle Rückfallrisiko differenziert deutlich zwischen den einzelnen Tätertypen und ist erwartungsgemäß bei den Ersttätern am geringsten ausgeprägt (29 %). Gleichwohl hat die Analyse deutlich gemacht, dass sowohl der spezifische Rückfall mit § 21 StVG als auch der ausschließlich allgemeine Rückfall mit „klassi-

schen" Straftaten unabhängig vom Tätertypus des § 21 StVG stets von Relevanz ist, wohingegen alkoholspezifische sowie sonstige verkehrsspezifische Rückfälle selten sind. Die in der Untersuchung gefundenen Ergebnisse bestätigen mithin durchaus eine kriminologische Beziehung zwischen dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und der allgemeinen Kriminalität. Die Mehrfachtäter werden fast zur Hälfte erneut straffällig, was unmittelbar mit ihrer – zum Teil erheblichen – Vorstrafenbelastung korrespondiert. Für 40 % der Täter sind fünf bis zehn, für 21 % sogar elf oder mehr Voreintragungen im BZR registriert. Gelegenheitstäter werden zu knapp 45 % rückfällig, reine Wiederholungstäter zu knapp 40 %.

Die Wahrscheinlichkeit, erneut wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafrechtlich in Erscheinung zu treten, beträgt selbst bei den Ersttätern 13%. Gelegenheitstäter werden zu 14 %, reine Wiederholungstäter zu 18 % und Mehrfachtäter zu 19 % mit Delikten gemäß § 21 StVG rückfällig. Eine Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis indiziert somit ein nicht unerhebliches spezifisches Rückfallrisiko. Das Rückfallrisiko mit Straftaten ausschließlich der allgemeinen Kriminalität ist vor allem bei den Tätertypen, die bereits Vorverurteilungen wegen „klassischer" Delikte aufweisen, stark ausgeprägt. Insgesamt zeigen die Analysen, dass die Häufigkeiten der Vorstrafen sowie die Art der Vorstrafenbelastung die wesentlichen Risikofaktoren für zukünftige Straffälligkeit ausmachen.

Mit steigender Vorstrafenbelastung steigt auch die Wahrscheinlichkeit einer verkehrsspezifischen Sanktionierung, vor allem in Gestalt der isolierten Sperrfrist. Während Ersttäter nur zu 7 % eine isolierte Sperrfrist erhalten, sind es bei den reinen Wiederholungstätern bereits 20 %, bei den Gelegenheitstätern 27 % und bei den Mehrfachtätern 48 %. Vor allem die letzte Tätergruppe gerät mithin vermehrt in einen Teufelskreis immer länger werdender Sperrfristen. Auch infolgedessen werden 19 % dieser Täter mit Straftaten gemäß § 21 StVG rückfällig.

1.3.6.3.3 Der „reine Verkehrstäter" und der „auch Verkehrstäter"

Abschließend wurde eine allgemeine Täteranalyse vorgenommen, indem zwischen „Verkehrsersttätern", „reinen Verkehrstätern", „auch Verkehrstätern" und „Nicht-Verkehrstätern" differenziert wurde. Während Verkehrsersttäter zum Großteil (83 %) Einmaltäter bleiben, steigen die Rückfallraten sowohl bei verkehrsspezifischen als auch sonstigen Vorstrafen deutlich an. Darüber hinaus begehen Verkehrsersttäter, falls sie rückfällig werden, zumeist erneut Straftaten aus dem Bereich der Verkehrskriminalität. Der überwiegende Anteil der Verkehrsdelinquenten gerät also vorwiegend wegen der „potentiellen Deliktsituation" und anderer delinquenzfördernder Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs mit dem Gesetz in Konflikt.

Der „auch Verkehrstäter" konnte hingegen als sehr problematischer Tätertypus herausgefiltert werden. Er wird zu 47 % rückfällig, wobei dann insbesondere die Begehung „klassischer" Straftaten im Vordergrund steht (32 %). Dieser Täter-

typ setzt sich vermehrt aus „polytropen" Straftätern zusammen, die vor allem auch außerhalb des Straßenverkehrs strafrechtlich in Erscheinung treten. Aus einer allgemein vorhandenen kriminellen Neigung resultiert hier unter anderem auch die Entstehung von Verkehrsdelinquenz.

Schließlich konnte aufgezeigt werden, dass „klassische" Kriminalität nicht von vornherein verkehrswidriges Verhalten indiziert, sondern allenfalls nur dann wahrscheinlicher macht, wenn sie mit einem „Verkehrsauffälligkeits-Syndrom" (z.B. verkehrsspezifischer Vorstrafen) zusammentrifft.

2. Abschließendes Fazit und Ausblick

Auf Grundlage des umfassenden Datenmaterials, das für die vorliegende Arbeit zur Verfügung stand, konnte die bislang zahlenmäßig umfangreichste Untersuchung zu der Struktur der Straßenverkehrsdelinquenz, ihrer Sanktionierung sowie der Legalbewährung von Straßenverkehrsdelinquenten durchgeführt werden. Obwohl die Aussagekraft der gefundenen Untersuchungsergebnisse mit einigen Einschränkungen aufgrund der Eigenart und Qualität der BZR-Daten verbunden ist, konnte die Arbeit doch dazu beitragen, das – zum Teil sehr uneinheitliche – Bild der Verkehrskriminalität und ihrer Täterstruktur zu komplettieren und sogar nicht unwesentlich zu vertiefen.

Gerade Straßenverkehrsstraftaten sollten im Blickpunkt des gesellschaftlichen Interesse stehen, weil jeder Verkehrsteilnehmer – jedenfalls in der Rolle als Führer eines Kraftfahrzeuges – „potentieller Straftäter" ist und daher von dem Verkehrsstrafrecht in seiner Gesamtheit tangiert ist. Bisherige Untersuchungen behandelten Straßenverkehrsstraftaten und ihre Täter jedoch zumeist nur am Rande und/oder wurden nur an besonders kleinen, zumeist auch stark ausgelesenen Tätergruppen durchgeführt. Dies gilt vor allem für die große Gruppe der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr. Die kriminologische Forschung vermittelt nicht selten den Anschein, als sei fast jeder aufgrund eines alkoholbedingten Straßenverkehrsdeliktes Verurteilter ein „fahrender Trinker" und besonders rückfallgefährdet. Die eigene Untersuchung hat jedoch empirisch abgesicherte Erkenntnisse dafür geliefert, dass die Gruppe der Trunkenheitstäter nicht pauschal beurteilt werden darf, sondern eine differenzierte Betrachtung angezeigt ist. Bereits *Schöch* hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die gelegentlich für Alkoholdelikte im Verkehr berichteten (spezifischen) Rückfallquoten von 30 bis 35 % bei Ersttätern sowie 60 % bei Zweittätern überzeichnet sind und die strafrechtliche Wirklichkeit nicht widerspiegeln.[2070] Selbst unter Berücksichtigung des Dunkelfeldes dürfte sich die Rückfallkriminalität von Trunkenheitstätern nicht in einem derart dramatischen Ausmaß bewegen, wie es teilweise vermittelt wird.[2071]

[2070] *Schöch,* Gutachten C für den 59. DJT, S. 114.

[2071] Vgl. nur *Himmelreich,* DAR 1989, 5, 9, der eine Rückfallquote von 90 % annimmt.

Gleichwohl ist nicht von der Hand zu weisen und auch durch die eigene Untersuchung bestätigt, dass es einen harten Kern von Alkoholtätern im Straßenverkehr gibt, die sich in einem Teufelskreis von sich verlängernden Sperrfristen und alkoholspezifischer Rückfälligkeit befinden. Das Rückfallrisiko wächst an, wenn vielfach einschlägige Vorstrafen und damit wohl verstärkt problematische Trinkgewohnheiten oder gar beträchtliche Alkoholprobleme vorliegen.[2072] Bei mehrfach verurteilten Alkoholverkehrsstraftätern muss auf eine besondere Verfestigung auffälliger Trinkgewohnheiten geschlossen werden.[2073] Hier greifen die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts offenbar nur unzureichend.[2074]

Aufgrund dessen ist allerdings die generelle Wirksamkeit und Sinnhaftigkeit der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung als Maßregel der Sicherung und Besserung nicht in Zweifel zu ziehen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis dient dazu, die Straßenverkehrssicherheit und die Sicherung der Allgemeinheit zu verbessern, indem die Entfernung ungeeigneter, nämlich für die Verkehrssicherheit zu gefährliche Kraftfahrer, erreicht wird.[2075] Dem ist der Besserungszweck untergeordnet. Die Grenzen der Wirksamkeit verkehrsausschließender Maßnahmen hängen am häufigsten mit behandlungsbedürftigem Alkoholkonsum zusammen und liegen nicht in der Ausgestaltung dieser Maßregel.[2076] Überdies gerät in Fällen suchtbedingter Verkehrskriminalität die Einflussnahme durch das Strafrecht ohnehin an seine Grenzen. Bei alkoholabhängigen Verkehrsteilnehmern, die – wenn sie fahren – zumeist auch alkoholisiert sind, dürfte die Verhängung von Strafen und Fahrerlaubnismaßnahmen nur sehr bedingt zu einer Verhaltensänderung im Straßenverkehr führen. Allerdings kann die regelmäßige Entziehung der Fahrerlaubnis einen (zeitlichen) Sicherungseffekt bewirken, indem Trunkenheitstäter von der eigenhändigen Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr (vorübergehend) ausgeschlossen werden. Die schwierige Beurteilung der charakterlichen Verbesserung bis hin zu Wiedereignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr ist zu Recht den Verwaltungsbehörden überlassen (Doppelkompetenz von Strafgericht und Verwaltungsbehörde).[2077]

Wenn ein chronischer Alkoholmissbrauch vorliegt, ist schon deshalb ein nicht unerhebliches Rückfallrisiko zu befürchten, weil die Beseitigung der eigentlichen Deliktursache (Alkoholmissbrauch und -abhängigkeit) durch die Verhängung von Strafen und verkehrsspezifischen Sanktionen nicht erreicht wird. Der Entzug der Fahrerlaubnis bewirkt zwar einen Ausschluss von gefährlichen Verkehrsteilnehmern, jedoch wird auch durch mehrmalige Verurteilung das eigentliche Problem

---

[2072] So auch *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 131, S. 150 ff.; *Jehle/Hohmann-Fricke,* ZJJ 2004, 286, 293.

[2073] *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 152.

[2074] So auch *Jehle/Kirchner,* in: 40. VGT 2002, S. 243, 253.

[2075] *Piesker,* in: 40. VGT 2002, S. 254, 259.

[2076] *Schöch,* Gutachten C für den 59. DJT, S. 114.

[2077] *Himmelreich,* DAR 1997, 465, 469.

nicht gelöst.[2078] Ein möglicher Weg könnte eine Förderung sowie weitere gesetzliche Verankerung des Gedankens der Nachschulung durch den Gesetzgeber sein[2079], wenngleich die bisherigen kriminologischen Erkenntnisse zur Wirksamkeit von Nachschulungskursen nicht durchweg so erfolgversprechend sind[2080], dass damit das Grundproblem einer erhöhten Rückfallgefährdung wiederholt auffälliger Trunkenheitstäter („fahrende Trinker") gänzlich zu beseitigen wäre.[2081] Bei Mehrfachtätern werden somit strenge Anforderungen an die Feststellung eines Wegfalls des Eignungsmangels unter Einwirkung der Teilnahme an einem Nachschulungskursus zu stellen sein.[2082] In solchen Fällen sollte die Nachschulung daher mit einer MPU abschließen.

Um auf Trunkenheitstäter im Straßenverkehr mit behandlungsbedürftigem Alkoholkonsum sachgerecht einwirken zu können, ist ferner die Einbeziehung von Ergebnissen der Alkoholismusforschung und der Alkoholtherapie unausweichlich.[2083] Dieser Gruppe von Alkoholtätern ist bewusst zu machen, wie stark sie hinsichtlich ihrer Trink- und Fahrgewohnheiten vom Durchschnitt der Bevölkerung abweichen.[2084] Bei Personen mit behandlungsbedürftigem Alkoholkonsum reicht die allgemeine Forderung „Trinken und Fahren zu trennen" nicht aus, sondern diese Täter müssen zu der Einsicht gelangen, ihren eigenen Alkoholkonsum (mit fachlicher Hilfe) überprüfen und auch außerhalb der Verkehrsteilnahme verändern zu müssen.[2085] Erfolgversprechende Maßnahmen gegenüber wiederholt auffälligen Trunkenheitstätern (mit problematischen Trinkgewohnheiten oder sogar Suchttendenzen) könnte eine gesetzliche Erweiterung der Weisungsmöglichkeiten, sich einer Heilbehandlung oder Entziehungskur zu unterziehen, und die regelmäßige Hinzuziehung eines Sachverständigen nach § 246 a StPO, um die Möglichkeiten einer Unterbringung in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB zu prüfen, sein.[2086] Strafen und Fahrerlaubnisentziehungen können bei „fahrenden Trinkern" nur spezialpräventiv wirken, wenn die Betroffenen darüber informiert werden, welche Schlüsse hinsichtlich ihres (allgemeinen) Alkoholkonsums aus dem Auffälligwerden im Straßenverkehr gezogen werden müssen, wobei Nachschulung und die Kontrolle der Effekte (z.B. durch wiederholte medizinisch-psychologische Eignungsuntersuchungen) sinnvolle Instrumente darstellen können.

[2078] *Koßmann,* Polizeiliche Verkehrsüberwachung, S. 21.

[2079] Siehe hierzu *Riedmeyer,* in: 40. VGT 2002, S. 270, 272 ff.

[2080] Vgl. *Kapitel 8, 1.3.*

[2081] In diese Richtung argumentieren *Schöch,* Gutachten C für den 59. DJT, S. 114; *ders.,* NStZ 1991, 11, 17; *ders.,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 115, 128; *Ostermann,* BA 1987, 11, 19 f.

[2082] *Hentschel/Krumm,* Rn. 509.

[2083] *Schöch,* NStZ 1991, 11, 17; *ders.,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 115, 129; *Stephan,* BA 1988, 201, 223 f.; *ders.,* DAR 1989, 125, 129 ff.

[2084] *Schöch,* NK 2001, 28, 31; *Stephan,* BA 1988, 201, 223 f.

[2085] *Stephan,* BA 1988, 201, 223; *ders.,* DAR 1989, 125, 126; *Sömen,* ZVS 1988, 98, 100 f.

[2086] *Schöch,* NK 2001, 28, 31.

Wenn neben Trunkenheitsdelikten noch weitere Verkehrs- und sonstige Straftaten auftreten, dann ist damit zu rechnen, dass die Trunkenheitsdelikte nicht allein auf eine Alkoholproblematik zurückzuführen sind, sondern auf generelle Abweichungstendenzen im und außerhalb des Straßenverkehrs.[2087] Man kann also insofern zwischen zwei problematischen Typen der Trunkenheitstäter unterscheiden: Eine Gruppe, bei der die Tendenz zu allgemein abweichendem Verhalten im Vordergrund steht, und eine Gruppe, bei welcher der Alkoholmissbrauch der ausschlaggebende Faktor ist.[2088] Bei Fahrern, die ausschließlich wegen Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr bestraft wurden, ist von einer besonderen Alkoholproblematik auszugehen. Fahrer, die auch wegen „klassischer“ Delikte bestraft wurden, zeigen gemeinhin soziale Auffälligkeiten und begehen aus einer allgemeinen kriminellen Neigung heraus auch (alkoholbedingte) Straßenverkehrsdelikte. Bei solchen Trunkenheitsfahrern dürften nicht ganz selten ähnliche persönliche und soziale Merkmale vorliegen, wie sie aus Untersuchungen zur „klassischen“ Kriminalität bekannt sind.[2089]

Im Endeffekt ist dennoch klarzustellen, dass die große Mehrheit der Trunkenheitstäter nicht wieder strafrechtlich auffällt. Es handelt sich bei der alkoholbedingten Verkehrstat oftmals um eine einmalige Entgleisung. Die pauschale Behauptung[2090], Trunkenheitstäter seien häufiger vorbestraft als andere Verkehrstäter und daher erhöht rückfallgefährdet, ist daher nicht aufrecht zu erhalten. Nimmt man Umfang und Art der Rückfälligkeit als Maßstab, ist vor allem die spezialpräventive Wirkung der Fahrerlaubnisentziehung positiv zu bewerten und bestätigt in gewisser Weise die gesetzgeberische Wertung der zu einem Verkehrsausschluss führenden Regeltatbestände (§§ 44 I 2, 69 II StGB). Wenngleich bereits aufgrund des Untersuchungsdesigns der Besserungseffekt der Maßregel kaum zu bewerten ist, so scheint sich doch eine zeitliche Sicherungswirkung zu bestätigen, weil die Alkoholverkehrstäter größtenteils während des dreijährigen Beobachtungszeitraums nicht mehr mit einem Verkehrsdelikt strafrechtlich registriert werden.

Insgesamt fällt das Fazit der spezialpräventiven Wirksamkeit des Straßenverkehrsstrafrechts positiv aus, obgleich weniger die Art der Sanktionierung einer Straßenverkehrsstraftat als vorwiegend Tat- und Tätermerkmale für die geringeren Rückfallquoten der Straßenverkehrsdelinquenten verantwortlich sein dürften. Die zahlenmäßig größte Gruppe der Verkehrsstraftäter sind Einmaltäter, die sich ansonsten gesetzestreu verhalten und eher wegen der „potentiellen Deliktsituation“ und deliktfördernder Rahmenbedingungen des modernen Straßenverkehrs straffällig geworden sind. Diese Erkenntnisse sprechen gegen die Annahme, Straßen-

[2087] In diesem Sinne auch *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 173, S. 189 f.

[2088] *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 134 f.

[2089] *Schöch,* in: Schuh (Hrsg.), Verkehrsdelinquenz, S. 115, 118.

[2090] Vgl. hierzu *Kapitel 3, 2.3.*

verkehrsdelinquenz „sei häufig Facette eines allgemein wenig normorientierten Lebensstils, insbesondere unter Alkoholeinfluss verübte Verkehrsdelikte würden gehäuft von auch mit allgemeiner Kriminalität in Erscheinung getretenen Tätern begangen werden“[2091]. Vor allem für Täter der fahrlässigen Erfolgsdelikte, Täter der nicht alkoholbedingten Straßenverkehrsgefährdung, Verkehrsunfallfluchttäter, aber eben auch für die große Masse der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr ist die spezialpräventive Bilanz am Maßstab registrierter Rückfälligkeit erfreulich.

Eine gewichtige Ausnahme stellen große Teile der Verkehrsteilnehmer ohne Fahrerlaubnis dar, die eine erhöhte Vorstrafenbelastung aufweisen und gehäuft allgemein, aber auch einschlägig rückfällig werden. Die in der kriminologischen Literatur geäußerte These einer engen Beziehung zwischen dem Fahren ohne Fahrerlaubnis und der allgemeinen Kriminalität konnte durch die vorliegende Arbeit erstmals empirisch hinreichend belegt werden. Das Fahren ohne Fahrerlaubnis unterscheidet sich von den meisten Verkehrsdelikten maßgeblich darin, dass die Entscheidung zur Deliktverwirklichung nicht während der Fahrt, sondern vor Fahrtantritt getroffen wird. Der Entschluss zur Begehung einer Straftat nach § 21 StVG kennzeichnet somit nicht selten eine grundsätzliche negative Einstellung des Täters, weil er seine subjektiven Bedürfnisse ganz bewusst über die normativen Gegebenheiten des Straßenverkehrs stellt.[2092]

Vor allem bei jungen Verkehrsdelinquenten sollte indes, soweit dies gesetzlich möglich ist, von der Erteilung einer Weisung, sich um die Erteilung einer Fahrerlaubnis zu bemühen, Gebrauch gemacht werden. Nur durch derartige Maßnahmen können zumindest einschlägige Folgekriminalität und die womöglich damit verbundene Gefahr der Entstehung eines Teufelskreises immer höher werdender Strafen und immer länger werdender Sperrfristen eingedämmt werden.[2093]

Schließlich konnten Personen herausgefiltert werden, die spezialpräventiv wenig ansprechbar sind und gehäuft verkehrsrechtlich, aber vor allen Dingen auch allgemein strafrechtlich in Erscheinung treten. Hierbei handelt es sich nicht um den „typischen“ Verkehrsdelinquenten, sondern um einen Straftätertypus, dessen kriminelle Aktivität sich relativ unspezialisiert in häufigem Wechsel gegen verschiedene Rechtsgüter richtet und der für die Sicherheit des Straßenverkehrs eine besondere Gefahr darstellt.

Den typischen Straftäter im Straßenverkehr gibt es also nicht. Unter ihnen finden sich ansonsten unauffällige Personen ebenso wie „fahrende Trinker“ und „allgemein Kriminelle“, die auch mit anderen Straftaten in Erscheinung treten.[2094] Im Ergebnis dürften für die Verhaltensprognose beim verkehrsauffälligen Straftäter – neben dem Einfluss sozialer und situativer Bedingungen – vor allem Persön-

[2091] Zitiert nach *Sutterer/Spiess*, in: Heinz/Jehle (Hrsg.), Rückfallforschung, S. 215, 223.

[2092] *Kunkel,* Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, S. 184.

[2093] Vgl. auch *Seiler,* Fahren ohne Fahrerlaubnis, S. 164 ff.

[2094] So auch *Neubacher,* Kriminologie, S. 146.

lichkeitsfaktoren (Alter, Geschlecht und insbesondere Häufigkeit und Deliktart der Vorstrafen) ausschlaggebend sein.[2095] Zeigt eine Person in verschiedenen Lebensbereichen generell kriminelle Tendenzen, die von gravierenden und nur schwer veränderbaren Fehleinstellungen zeugen, dann steigt auch das Rückfallrisiko auf dem Bereich des Straßenverkehrssektors an. Verhängte (verkehrsspezifische) Sanktionen sind bei solchen Tätern nur begrenzt in der Lage, das zukünftige Verhalten (im Straßenverkehr) positiv zu beeinflussen. Wesentliche Unterschiede bezüglich einer sonstigen kriminellen Belastung und eines erhöhten Rückfallrisikos ergeben sich auch bei einer Differenzierung nach der Art der Verkehrsdelikte. Fahrlässigkeitstäter und solche Fahrer, deren Delikte während der Fahrt erfolgen, sind im geringeren Ausmaß strafrechtlich vorbelastet und rückfallgefährdet. Verkehrsstraftaten, die überwiegend vorsätzlich und deren Tatenschluss vor allem vor der Fahrt gefasst wird (wie beim Fahren ohne Fahrerlaubnis) indizieren hingegen eine erhöhte Rückfallneigung.

Die vorliegende Arbeit hat verdeutlicht, dass anhand der rückfallstatistischen Daten umfangreiche und repräsentative Aussagemöglichkeiten zu der großen Masse der jährlich verurteilten Verkehrsstraftäter möglich und sinnvoll sind. Einige seit Jahrzehnten unreflektiert und empirisch nicht überprüfte Annahmen zur Verkehrsdelinquenz sowie ihrer Täterstruktur konnten in der Tendenz bestätigt, einige Behauptungen aber auch relativiert werden. Umso erfreulicher ist es, dass eine Auswertung von BZR-Daten und eine erneute Erhebungswelle für das Basisjahr 2007 bereits stattgefunden hat, die mit den hier verwendeten Daten der ersten Erhebungswelle verknüpft worden sind, so dass ein sechsjähriger Beobachtungszeitraum ermöglicht wird. Einige hierauf basierende allgemeine Rückfallergebnisse für die Straßenverkehrsdelinquenten wurden in dieser Arbeit bereits geliefert. Es ist für die Zukunft unbedingt lohnenswert, die hier umfassend und detailliert durchgeführte Rückfallanalyse für den verlängerten Risikozeitraum fortzuführen, um die in der Arbeit gefundenen Ergebnisse und Schlussfolgerungen zu erweitern und zu konkretisieren.

[2095] So auch *Weinand/Undeutsch,* BewHi 1996, 99, 114.

Literaturverzeichnis

von der Aa, Ute / Pöppelmann, Christiane: Empfiehlt es sich, die Entziehung der Fahrerlaubnis und/oder das Fahrverbot als Hauptstrafe in das StGB aufzunehmen? In: Jura 1999, S. 462 – 465.

Albrecht, Frank: Begleitetes Fahren mit 17 und neue Straftatbestände im Straßenverkehrsgesetz, in: SVR 2005, S. 281 – 286.

Albrecht, Hans-Jörg: Legalbewährung bei zu Geldstrafe und Freiheitsstrafe Verurteilten, Freiburg im Breisgau 1982.

Albrecht, Peter-Alexis: Jugendstrafrecht: Ein Studienbuch, 3. Auflage, München 2000.

Albrecht, Peter-Alexis: Kriminologie. Eine Grundlegung zum Strafrecht, 4. Auflage, München 2010.

Albrecht, Peter – Alexis / Beckmann, Heinrich / Frommel, Monika / Goy, Alexandra / Grünwald, Gerald / Hannover, Heinrich / Holtfort, Werner / Ostendorf, Heribert: Strafrecht – ultima ratio: Empfehlungen der Niedersächsischen Kommission zur Reform des Strafrechts und des Strafverfahrensrechts, Baden-Baden 1992.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC) (Hrsg.): Zahlen & Fakten zum Verkehr in Deutschland, 1. Auflage, München 2005.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC) (Hrsg.): Verkehrsunfälle in Deutschland, 1. Auflage, München 2009.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC) (Hrsg.): Mobilität in Deutschland: Ausgewählte Ergebnisse, München 2010.

Ammoser, Hendrik / Hoppe, Mirko: Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, erschienen in der Reihe Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr, Dresden 2006.

Aral AG (Hrsg.): Frauen fahren voran. Vom Selbstbild und Fremdbild der Autofahrerin: Eine Aral-Studie, Bochum 1993.

Arndt, (o.A.): Die Entziehung des Führerscheins durch den ordentlichen Richter, in: DAR 1951, S. 152 – 154.

Arndt, Klaus: Kriminologische Untersuchungen zum Jugendarrest: Eine vollzugskundliche Studie und eine Untersuchung an 270 in den Jahren 1960 und 1961 aus der Jugendarrestanstalt Duderstadt entlassenen Jugendlichen und Heranwachsenden, Jur. Diss. Göttingen 1970.

Arzt, Gunther / Weber, Ulrich: Strafrecht, Besonderer Teil, Bielefeld 2000.

Asholt, Martin: Straßenverkehrsstrafrecht: Reformdiskussion und Gesetzgebung seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts, Jur. Diss. Hagen 2006, Berlin 2007.

Athing, Gerhard: Drogen im Straßenverkehr – Absolute und relative Fahruntüchtigkeit – in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 40. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2002, S. 101 – 109.

Bader, Hans: Gedanken zur Bekämpfung der Verkehrskriminalität, in: DAR 1965, S. 203 – 206.

Bär, Hanns: Gesetzliche Regelung der Unfallflucht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1982, S. 113 – 130.

Barbey, Ilse: Die Verkehrsunfallflucht – ein Sonderdelikt in der forensisch-psychiatrischen Begutachtung? In: BA 1992, S. 252 – 264.

Bareinske, Christian: Sanktion und Legalbewährung im Jugendstrafverfahren in Baden-Württemberg: Eine Analyse von jugendlichen Straftätern nach einer formellen bzw. informellen Erledigung des Verfahrens anhand der Freiburger Kohortenstudie, Jur. Diss. Freiburg im Breisgau 2004.

Bark, Christian Bernhard: Ursachen der Verkehrsunfallflucht – Dargestellt anhand einer Auswertung von 796 Verkehrsunfallfluchttatbeständen aus den Jahren 1956/57, Med. Diss. Berlin 1962.

Baumann, Jürgen / Weber, Ulrich / Mitsch, Wolfgang: Strafrecht, Allgemeiner Teil, 11. Auflage, Bielefeld 2003.

Beine, Reinhard: Zur Problematik der Entziehung der Fahrerlaubnis für die Führung von Kraftfahrzeugen durch die Gerichte und der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörden, in: Warda, Günter / Waider, Heribert / von Hippel, Reinhard / Meurer, Dieter (Hrsg.): Festschrift für Richard Lange zum 70. Geburtstag, Berlin 1976, S. 839 – 858.

Beine, Reinhard: Zur Reform des Rechts der Entziehung der Fahrerlaubnis unter Berücksichtigung der Grundgedanken des § 69 Abs. 2 Ziff. 2 StGB, in: BA 1978, S. 261 – 281.

Beine, Reinhard: Muß den Richtern die Befugnis zum Entzug der Fahrerlaubnis entzogen werden? Entgegnungen zu Max Th. Sunder in „Blutalkohol" Nr. 2/79, S. 65 ff., in: BA 1979, S. 343 – 356. .

Bergermann, Alfred: Die Verkehrsunfallflucht – Kriminologische Untersuchungen im Landgerichtsbezirk Düsseldorf in den Jahren 1961 und 1962, Jur. Diss. Bonn 1966.

Berz, Ulrich: Wie kann der Schutzgedanke des § 142 StGB bei Sachschäden besser verwirklicht (wiederhergestellt) werden? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 24. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1986, S. 181 – 191.

Berz, Ulrich: Gewalt und Nötigung im Straßenverkehr – Auswirkungen der Sitzblockade-Entscheidung –, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 34. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1996, S. 67 – 75.

Birnbaum, D. / Biehl, B. / Sage, E. / Scheffel, B.: Evaluation des Nachschulungskurses „Mainz 77", in: NZV 2002, S. 164 – 169.

Blath, Richard: Die Bedeutung einer Rückfallstatistik für die Strafrechtspolitik, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 133 – 144.

Blum, Heribert: Die Straftaten im Straßenverkehr sowie ein Überblick über das Ordnungswidrigkeitenrecht, 1. Auflage, Bad Münstereifel 2006.

Blum, Heribert: Überblick über den Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort – § 142 StGB, in: SVR 2007, S. 163 – 168.

Blum, Heribert: Ausländische Fahrerlaubnisse, in: NZV 2008, S. 176 – 182.

Blum, Heribert: Das unvorsätzliche Sich-Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) – zugleich eine kritische Anmerkung zum Beschluss des OLG Düsseldorf vom 1.10.2007 (NZV 2008, 107), in: NZV 2008, S. 495 – 497.

Blum, Heribert: Verkehrsstrafrecht, München 2009.

Blum, Heribert: Aktuelle Fragen zum zunächst unvorsätzlichen Sich-Entfernen vom Unfallort, in: SVR 2010, S. 210 – 212.

Blum, Heribert: Ist das zunächst unvorsätzliche Sich-Entfernen vom Unfallort noch strafbar, in: SVR 2011, S. 286 – 289.

Bockelmann, Paul: Der Schuldgehalt des menschlichen Versagens im Straßenverkehr, in: DAR 1964, S. 288 – 299.

Bode, Hans Jürgen: Entziehung der Fahrerlaubnis im Strafverfahren und Besserung der Kraftfahreignung auffälliger Kraftfahrer, in: NZV 2004, S. 7 – 12.

Boers, Klaus / Reinecke, Jost / Bentrup, Christina / Kanz, Kristina / Kunadt, Susann / Mariotti, Luca / Pöge, Andreas / Pollich, Daniela / Seddig, Daniel / Wahlburg, Christian / Wittenberg, Jochen: Jugendkriminalität – Altersverlauf und Erklärungszusammenhänge, in: NK 2010, S. 58 – 66.

Böhm, Alexander: Anmerkung zu OLG Karlsruhe, Beschluß vom 04.07.1996 - 2 Ss 67/96, in: NStZ 1997, S. 242 – 243.

Bohnert, Joachim: Ordnungswidrigkeitenrecht, 4. Auflage, München 2010.

Bönke, Detlef Otto: Die neue Regelung über „tätige Reue“ in § 142 StGB, in: NZV 1998, S. 129 – 131.

Bönke, Detlef Otto: Die Reform des Sanktionensystems: Das Fahrverbot als Strafe bei allgemeiner Kriminalität? In: DAR 2000, S. 385 – 387.

Bönke, Detlef Otto: Sofortiges Fahrverbot zur Gefahrenabwehr? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 49. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2011, S. 1 – 6.

Bönke, Detlef Otto / Laschewski, Gregor: Das Verkehrsstrafrecht einschließlich des Rechts der Verkehrsordnungswidrigkeiten, herausgegeben vom Bundesministerium der Justiz, Stand: November 2007. Internet-Publikation: www.bmj.de/SharedDocs/Downloads/DE/StudienUntersuchungenFachbuecher/Verkehrsstrafrecht.pdf?__blob=publicationFile

Booß, Helmuth: 70 Jahre Kraftfahrzeuggesetz, in: DAR 1979, S. 298 – 302.

Borck, Eva: Gewalt und Nötigung im Straßenverkehr – Entwicklungstrend, Beweisprobleme, Entscheidungen, Meinungen –, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 34. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1996, S. 76 – 90.

Bortz, Jürgen: Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler, 6. Auflage, Heidelberg 2005.

Bosch, Nikolaus: Grundprobleme des Unerlaubten Entfernens vom Unfallort (§ 142) – Auslegung im Spannungsfeld zwischen Schutzzweck, Wortlaut und rechtsstaatlicher Begrenzung, in: Jura 2011, S. 593 – 600.

Böse, Martin: Die Einführung der tätigen Reue nach der Unfallflucht – § 142 Abs. 4 StGB n.F., in: StV 1998, S. 509 – 514.

Brauneck, Anne-Eva: Allgemeine Kriminologie, Reinbek bei Hamburg 1974.

Brettel, Hans-Friedrich / Gerchow, Joachim / Grosspietzsch, Rüdiger: Über die Alkoholbeeinflussung bei der Unfallflucht, in: BA 1973, S. 137 – 148.

Breymann, Klaus / Sonnen, Bernd-Rüdeger: Wer braucht eigentlich den Einstiegsarrest? – Zur Diskussion über die Notwendigkeit einer Arrestanordnung neben der Strafaussetzung zur Bewährung und neben der Aussetzung der Verhängung der Jugendstrafe gem. § 27 JGG –, in: NStZ 2005, S. 669 – 673.

Brings, Stefan: Deutsche Statistiken der Strafrechtspflege – Datenquellen für die Rückfallforschung, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 91 – 104.

Brüning, Janique: Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort, in: ZJS 2008, S. 148 – 154. Internet-Publikation: www.zjs-online.com

Brüning, Janique: Entscheidungsanmerkung zu BGH, Beschl. v. 22.11.2011 – 4 StR 522/11, in: ZJS 2012, S. 394 – 397. Internet-Publikation: www.zjs-online.com

Brunner, Rudolf / Dölling, Dieter: Jugendgerichtsgesetz. Kommentar, 12. Auflage, Berlin 2011.

Buchner, Annette: Fahrverbot als alternative Hauptstrafe? Ein Beitrag zur Reformdiskussion des strafrechtlichen Sanktionensystems vor dem Hintergrund traditioneller Straftheorien, Jur. Diss. Frankfurt am Main 2002.

Bücken, Michael: Verkehrsunfallflucht – ein straf- und versicherungsrechtliches Dilemma, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2003, S. 183 – 189.

Buckolt, Oliver: Die Zumessung der Jugendstrafe: Eine kriminologisch-empirische und rechtsdogmatische Untersuchung, Jur. Diss. Gießen 2008, 1. Auflage, Baden-Baden 2009.

Bumke, E.: Die neuen Strafgesetzentwürfe, in: DJZ 1921, S. 11 – 16.

Bundeskriminalamt (Hrsg.): Polizeiliche Kriminalstatistik Bundesrepublik Deutschland, Berichtsjahr 2011, Wiesbaden 2012.

Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 1991, 20. Jahrgang, Bonn 1991.

Bundesministerium des Inneren / Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (Hrsg.): Migrationsbericht des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge im Auftrag der Bundesregierung 2011, Berlin 2013.

Bundesministerium des Innern / Bundesministerium der Justiz (Hrsg.): Erster Periodischer Sicherheitsbericht, Berlin 2001

Bundesministerium des Innern / Bundesministerium der Justiz (Hrsg.): Zweiter Periodischer Sicherheitsbericht, Berlin 2006.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn, Berlin 2010.
Internet-Publikation: www.mobilitaet-in-deutschland.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2008, Kurzbericht: Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Bonn, Berlin 2010.
Internet-Publikation: www.mobilitaet-in-deutschland.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2010/2011, 39. Jahrgang, Hamburg 2011.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2012/2013, 41. Jahrgang, Hamburg 2012.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2000, 29. Jahrgang, Hamburg 2000.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2004/2005, 33. Jahrgang, Hamburg 2004.

Burmann, Michael: Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen, in: DAR 1993, S. 1 – 5.

Burmann, Michael / Heß, Rainer / Jahnke, Jürgen / Janker, Helmut: Straßenverkehrsrecht, 22. Auflage, München 2012.

Bussmann, Erich / Gerhardt, Bernd-Peter: Legalbewährung junger Alkoholverkehrsstraftäter. Vergleichende Untersuchung nachgeschulter und nicht nachgeschulter Ersttäter beim Jugendgericht München, in: BA 1984, S. 214 – 227.

Buttler, Günter / Oeckler, Klaus: Einführung in die Statistik, Reinbek bei Hamburg 2010.

Chang, Li-Ching: Die abstrakte Gefährdung durch Alkohol und Rauschmittel im Straßenverkehr, Jur. Diss. München 1997, Frankfurt am Main u.a. 1998.

Cramer, Peter: Unfallprophylaxe durch Strafen und Geldbußen? Vorschläge zu einer Neugestaltung des Sanktionensystems im Bereich des Verkehrsrechts, Paderborn 1975.

Cramer, Peter: Zur Reform von Fahrerlaubnisentziehung und Fahrverbot, in: Stree, Walter / Lenckner, Theodor / Cramer, Peter / Eser, Albin (Hrsg.): Gedächtnisschrift für Horst Schröder, München 1978, S. 533 – 548.

Cramer, Steffen: Fahren trotz Fahrverbots – Verfassungswidrigkeit von § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG im Falle des § 44 StGB? In: DAR 1998, S. 464 – 466.

v. Damm, K.: Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, in: DJZ 1909, S. 744 – 749.

Dencker, Friedrich: Strafzumessung bei der Sperrfristbemessung? In: StV 1988, S. 454 – 456.

Detter, Klaus: Einführung in die Praxis des Strafzumessungsrechts, Köln 2009.

Detter, Klaus: Verkehrsstrafrecht, Ordnungswidrigkeiten, prozessuale Besonderheiten, 2. Auflage, Berlin 2011.

Detter, Klaus: Zum Strafzumessungs- und Maßregelrecht – Teil 1, in: NStZ 2011, S. 330 – 336.

Diemer, Herbert / Schatz, Holger / Sonnen, Bernd-Rüdeger: Jugendgerichtsgesetz mit Jugendstrafvollzugsgesetzen, 6. Auflage, Heidelberg u.a. 2011.

Dittmann, Jörg / Wernitznig, Beate: Strafverfolgung und Sanktionierung bei deutschen und ausländischen Jugendlichen und Heranwachsenden: Eine Untersuchung am Beispiel des Einbruchsdiebstahls, in: MschrKrim 2003, S. 195 – 205.

Dohm, Peter: Verkehrsdelinquenz – Eine Analyse kategorieller Daten unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Kosten, Oec. Diss. Hagen 1998, Holzkirchen 1999.

Dölling, Dieter: Die Weiterentwicklung der Sanktionen ohne Freiheitsentzug im deutschen Strafrecht, in: ZStW 104 (1992), S. 260 – 289.

Dölling, Dieter: Kinder- und Jugenddelinquenz, in: Schneider, Hans Joachim (Hrsg.): Internationales Handbuch der Kriminologie, Band 1: Grundlagen der Kriminologie, Berlin 2007, S. 469 – 507.

Dölling, Dieter: Grundstrukturen der Jugenddelinquenz, in: Forensische Psychiatrie, Psychologie, Kriminologie 2008, Band 2, Heft 3, S. 155 – 161.

Dreher, Sonja / Fad, Frank: Entziehung der Fahrerlaubnis und Verhängung eines Fahrverbotes bei Teilnehmern, in: NZV 2004, S. 231 – 236.

Drewniak, Regine: „Ausländerkriminalität“ zwischen „kriminologischen Binsenweisheiten“ und „ideologischem Minenfeld“, in: ZJJ 2004, S. 372 – 378.

Duller, Christine: Einführung in die Statistik mit EXCEL und SPSS, 2. Auflage, Heidelberg 2007.

Dünkel, Frieder / Glitsch, Edzard / Bornewasser, Manfred / Geng, Bernd: Alkohol im Straßenverkehr: Ursachenforschung und Interventionsansätze in Mecklenburg-Vorpommern, in: NK 2001, S. 32 – 37.

Duttge, Gunnar: Anmerkung zum Beschluß des BGH v. 27. 4. 2005 – GSSt 2/04 (LG Essen), in: JZ 2006, S. 102 – 104.

Duttge, Gunnar: Unterdrückung archaischer Urtriebe mittels Strafrecht? Grund und Grenzen einer Pönalisierung der Verkehrsunfallflucht, in: JR 2001, S. 181 – 188.

Duttge, Gunnar / Nolden, Waltraud: Die rechtsgutsorientierte Interpretation des § 316 a StGB, in: JuS 2005, S. 193 – 198.

Ebermayer, Ludwig: Die Entwürfe zum Deutschen Strafgesetzbuche, in: JW 1921, S. 778 – 785.

Egg, Rudolf: Alkohol und Straffälligkeit. Fakten und Bewertungen, in: BewHi 1996, S. 198 – 207.

Egg, Rudolf: Rückfälligkeit nach Straf- und Maßregelvollzug, in: Lösel, Friedrich / Bender, Doris / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik. Entwicklungs- und Evaluationsforschung, Mönchengladbach 2007, S. 247 – 267.

Eifler, Stefanie: Theoretische Ansatzpunkte für die Analyse der Jugendkriminalität, in: Dollinger, Bernd / Schmidt-Semisch (Hrsg.): Handbuch Jugendkriminalität, 1. Auflage, Wiesbaden 2010, S. 159 – 172.

Eisenberg, Ulrich: Kriminologie, 6.Auflage, München 2005.

Eisenberg, Ulrich: Jugendgerichtsgesetz, 16. Auflage, München 2013.

Eisenberg, Ulrich / Ohder, Claudius / Bruckmeier, Karl: Verkehrsunfallflucht: Eine empirische Untersuchung zu Reformmöglichkeiten, Berlin 1989.

Eisenhardt, Thilo: Der Jugendarrest: Eine Chance der Kriminalprävention, Studien zur Psychologie und Kriminalität, Band 2, Frankfurt am Main 2010.

Erbs, Georg / Kohlhaas, Max / Ambs, Friedrich: Strafrechtliche Nebengesetze, Band 1, München, Stand September 2012.

Exner, Franz: Kriminologie, 3. Auflage, Berlin – Göttingen – Heidelberg 1949.

Fasoula, Evdoxia: Rückfall nach Diversionsentscheidungen im Jugendstrafrecht und im allgemeinen Strafrecht, Jur. Diss. München 2003.

Fehl, Elske: Fahrverbot als alternative Hauptstrafe? In: DAR 1998, S. 379 – 384.

Feiertag, Achim H.: Das Fahren ohne Fahrerlaubnis oder trotz Fahrverbot nach § 21 StVG, in: DAR 2002, S. 150 – 157.

Ferner, Wolfgang: Strafzumessung, Bonn 2003.

Ferner, Wolfgang: Alkohol – §§ 316, 315c StGB, 24a StVG, Version 2.0, Rommersheim, Koblenz, Heidelberg 2007. Internet-Publikation: www.ferner.de/recht-gesetz/informationen-zum-verkehrsrecht

Ferner, Wolfgang: Drogen im Straßenverkehr, Version 5.20, Rommersheim, Koblenz 2012. Internet-Publikation: www.ferner.de/recht-gesetz/informationen-zum-verkehrsrecht

Ferner, Wolfgang: Verkehrsstrafrecht, Version 6.00, Rommersheim 2012. Internet-Publikation: www.ferner.de/recht-gesetz/informationen-zum-verkehrsrecht

Feyock, Hans / Jacobsen, Peter / Lemor, Ulf D.: Kraftfahrtversicherung, 3. Auflage, München 2009.

Fieberg, Gerhard: Verkehrsunfallflucht – Zur Regelung der tätigen Reue: „Schwankender Steg“ statt „Goldener Brücke“? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2003, S. 190 – 199.

Findeisen, Susann: Der Einstiegs- bzw. Warnschussarrest – ein Thema in der Diskussion, in: ZJJ 2007, S. 25 – 31.

Fischer, Thomas: Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 60. Auflage, München 2013.

Flade, Antje: Zu den Ursachen des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Männern und Frauen, in: Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Leske + Budrich 1999, S. 137 – 151.

Franke, Kirsten: Frauen und Kriminalität: Eine kritische Analyse kriminologischer und soziologischer Theorien, Konstanz 2000.

Franke, Ulrich: Das Fahrverbot als Hauptstrafe bei allgemeiner Kriminalität? In: ZRP 2002, S. 20 – 23.

von Frankenberg, Richard / Neubauer, Otto: Geschichte des Automobils, Künzelsau 1999.

Fraunholz, Uwe: Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik, Göttingen 2002.

Frehsee, Detlef: Zur Abweichung des Angepassten, in: KrimJ 1991, S. 25 – 45.

Freisler, Roland: Gedanken zum Gesetz gegen das räuberische Stellen von Autofallen, in: DJ 1939, S. 34 – 39.

Frey, Erwin: Ausbau des Strafensystems? in: ZStW 65 (1953), S. 3 – 25.

Freyschmidt, Uwe: Verteidigung in Straßenverkehrssachen, 9. Auflage, Heidelberg 2009.

Fromm, Ingo / Schmidtke, Florian: Risiken der Einstellung des Strafverfahrens gem. § 153a StPO bei Verkehrsstraftaten – Pyrrhus-Sieg oder besonderer Verdienst des Strafverteidigers? In: NZV 2007, S. 552 – 555.

Füllgrabe, Uwe: Der Zusammenhang zwischen Verkehrsdelinquenz und Kriminalitätsbereitschaft, in: Kriminalistik 2007, S. 41 – 56.

Gebauer, Michael: Ausländerkriminalität, in: Sieverts, Rudolf / Schneider, Joachim (Hrsg.): Handwörterbuch der Kriminologie, Band 5, Berlin 1998, S. 578 – 589.

Geppert, Klaus: „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort" (§ 142 StGB). Wie können die Rechte der Geschädigten verbessert werden, in: BA 1986, S. 157 – 170.

Geppert, Klaus: Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB), in: Jura 1990, S. 78 – 86.

Geppert, Klaus: Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) und Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB), in: Jura 2001, S. 559 – 567.

Geppert, Klaus: Anmerkung zum Beschluss des BGH v. 15. 5. 2001 – 4 StR 306/00, in: JR 2002, S. 114 – 116.

Geppert, Klaus: Neuere Rechtsprechung des BGH zur Entziehung der Fahrerlaubnis bei Nicht-Katalogtaten – Zugleich Besprechung von BGH Beschluss vom 5.11.2002 – 4 StR 406/02 –, in: NStZ 2003, S. 288 – 290.

Glitsch, Edzard: Alkoholkonsum und Straßenverkehrsdelinquenz. Eine Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens auf das Problem des Fahrens unter Alkohol unter besonderer Berücksichtigung des Einfluss von verminderter Selbstkontrolle, Phil. Diss. Greifswald 2002, Mönchengladbach 2003.

Glitsch, Edzard / Bornewasser, Mandfred / Dünkel, Frieder: Trunkenheitsfahrten unter Berücksichtigung hemmender und bahnender Handlungsmotive, in: Egg, Rudolf / Geisler, Claudius (Hrsg.): Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, Wiesbaden 2000, S. 127 – 160.

Göhler, Erich: Das neue Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, in: JZ 1968, S. 583 – 591; S. 613 – 622.

Gontard, Alexander: Die Reform der Entziehung der Fahrerlaubnis – Argumente für eine Mindestlösung –, in: Eyrich, Heinz / Odersky, Walter / Säcker, Franz Jürgen (Hrsg.): Festschrift für Kurt Rebmann zum 65. Geburtstag, München 1989, S. 211 – 231.

Göppinger, Hans: Zur Kriminologie der Verkehrsdelikte, in: NJW 1959, S. 2281 – 2283.

Göppinger, Hans: Der Verkehrssünder als krimineller Typus, in: Mezger, Edmund / Würtenberger, Thomas (Hrsg.): Kriminalbiologische Gegenwartsfragen, Heft 4, Vorträge bei der X. Tagung der Kriminalbiologischen Gesellschaft vom 2. Bis 4. Oktober 1959 in Tübingen, Stuttgart 1960, S. 76 – 85.

Göppinger, Hans: Kriminologie, 4. Auflage, München 1980.

Göppinger, Hans: Kriminologie, 5. Auflage, München 1997.

Göppinger, Hans: Kriminologie, 6. Auflage, München 2008.

Grewe, Günther: Straßenverkehrsdelinquenz und Marginalität: Untersuchungen zur institutionellen Regelung von Verhalten, Jur. Diss. Frankfurt am Main 1978.

Grohmann, Peter: Praxis der Fahrerlaubnisentziehung im Spannungsfeld zwischen Sicherungs- und Besserungszweck, in: BA 1986, S. 112 – 126.

Gronemeyer, Delia: Zur Reformbedürftigkeit der strafrechtlichen Fahrerlaubnisentziehung und des strafrechtlichen Fahrverbots, Jur. Diss. Hamburg 2001, Frankfurt am Main 2001.

Große, Christina: Einfluß der nationalsozialistischen Strafgesetzgebung auf das heutige StGB am Beispiel des § 316a StGB – Zugleich Besprechung von BGH, NStZ 1993, 540 –, in: NStZ 1993, S. 525 – 527.

Grosspietzsch, Rüdiger: Alkohol und Unfallflucht, Med. Diss. Frankfurt am Main 1970.

Grote, Christian: Diversion im Jugendstrafrecht, Jur. Diss. Kiel 2005, in: KrimZ (Hrsg.): Kriminologie und Praxis, Band 49, Wiesbaden 2006.

Grundies, Volker: Verfahrenseinstellungen nach §§ 45, 47 Jugendgerichtsgesetz: Basisdaten und Analysen der Freiburger Kohortenstudie, Arbeitsberichte 1/2004, Freiburg im Breisgau 2004.

Grüner, Oskar / Bilzer, Norbert: Zur Teilnahme chronischer Alkoholiker am Straßenverkehr, in: BA 1985, S. 209 – 223.

Gübner, Ralph / Krumm, Carsten: Verteidigungsstrategien bei drohender Fahrerlaubnisentziehung, in: NJW 2007, S. 2801 – 2806.

Günther, Hans-Ludwig: Der räuberische Angriff auf „Fußgänger" – ein Fall des § 316 a StGB? in: JZ 1987, S. 369 – 381.

Gunzert, Rudolf: Soziologische Probleme bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten, in: DAR 1960, S. 315 – 326.

Häcker, Frank: Fahrlässigkeitsvorwurf bei Fahrten unter Drogeneinfluss, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 49. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2011, S. 17 – 21.

Hailbronner, Kay / Thoms, Uwe: Der Führerschein im EU-Recht, NJW 2007, S. 1089 – 1094.

Halecker, Dela-Madeleine: Das Merkmal der sog. „Zusammenhangstat" beim Fahrverbot (§ 44 Abs. 1 StGB) und der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 Abs. 1 StGB), in: BA 2005, S. 93 – 105.

Halecker, Dela-Madeleine: Der „Denkzettel" Fahrverbot: Eine kritische Bestandsaufnahme seines straf-, jugendstraf- und ordnungswidrigkeitrechtlichen Anwendungsbereiches, Jur. Diss. Frankfurt (Oder) 2008, 1. Auflage, Baden-Baden 2009.

Hardtung, Bernhard: Die „Rechtsfigur" der actio libera in causa beim strafbaren Führen eines Fahrzeugs und anderen Delikten: Möglichkeiten und Grenzen der Bestrafung, in: NZV 1997, S. 97 – 105.

Harrendorf, Stefan: Rückfälligkeit und kriminelle Karrieren von Gewalttätern, Jur. Diss. Göttingen 2007.

Harrendorf, Stefan: Rückfälligkeit und kriminelle Karrieren von Gewalttätern. Neue Ergebnisse auf der Basis der Rückfallstatistik 2004-2007, in: BewHi 2012, S. 40 – 63.

Hartmann, Arthur: Delinquenz und Zuwanderer, in: Kröber, Hans-Ludwig / Dölling, Dieter / Leygraf, Norbert / Sass, Henning (Hrsg.): Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Band 4, Kriminologie und Forensische Psychiatrie, Heidelberg 2009, S. 186 – 209.

Hartmann, Rudolf: Der rückfällige Verkehrstäter aus kriminologischer Sicht, in: Göppinger, Hans / Vossen, Rainer (Hrsg.): Rückfallkriminalität. Führerscheinentzug, Bericht über die XXIII. Tagung der Gesellschaft für die gesamte Kriminologie vom 10.-12. Oktober 1985 in Salzburg, Stuttgart 1986, S. 163 – 174.

Hartmann, Rudolf: Kriminologie der Verkehrsdelikte, in: Melnizky, Walter / Müller, Otto F. (Hrsg.): Strafrecht, Strafprozeßrecht und Kriminologie, Festschrift für Franz Pallin zum 80. Geburtstag, Wien 1989, S. 125 – 139.

Hartwig, Alfredo: Die §§ 181-212 des deutschen Vorentwurfes, in: ZStW 33 (1912), S. 507 – 532.

Hatz, Andreas: Noch immer Krieg auf deutschen Straßen, in: SVR 2012, S. 87 – 91.

Haug, Sonja / Rühl, Stefan / von Gostomski, Christian Babka: Migranten als Täter und Opfer von Gewalt und Kriminalität, in: BewHi 2008, S. 211 – 227.

Hauser, Josef: Unfallflucht – ein typisches Alkoholdelikt, in: BA 1982, S. 193 – 199.

Hauser, Josef: Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluß und die nachträgliche Unfallmeldepflicht (§ 142 StGB), in: BA 1989, S. 237 – 249.

Hautzinger, Heinz / Stock, Wilfried / Schmidt, Jochen: Fahrleistungserhebung 2002 – Inlandsfahrleistung und Unfallrisiko, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 121, Bergisch Gladbach, Mai 2005.

Hautzinger, Heinz / Tassaux-Becker, Brigitte / Pfeiffer, Manfred: Mobilität der ausländischen Bevölkerung: Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre, Band 3, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 59, Bergisch Gladbach, Mai 1996.

von Hebenstreit, Benedikt: Fahrstiltypen beim Autofahren, in: Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Leske + Budrich 1999, S. 109 – 113.

Hefendehl, Roland / Hohmann, Olaf: Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Band 4, §§ 263 – 358 StGB, §§ 1 – 8, 105, 106 JGG, 1. Auflage, München 2006.

Heidemann, Dirk / Hamacher, Ralf / Hautzinger, Heinz / Müller, Achim: Auswirkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschland auf die Verkehrssicherheit, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 85, Bergisch Gladbach, Februar 1998.

Heinemann, Eva: Diversionsrichtlinien im Jugendstrafrecht: Segen oder Fluch, Jur. Diss. Mainz 2010.

Heinrich, H.Ch. / Porschen, K.M.: Die Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer, in: ZVS 1988, S. 129 – 131.

von Heintschel-Heinegg, Bernd: Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Band 1: §§ 1-37 StGB, 2. Auflage, München 2011.

von Heintschel-Heinegg, Bernd: Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Band 2: §§ 38-79b StGB, 2. Auflage, München 2012.

Heinz, Wolfgang: Diversion im Jugendstrafrecht und im allgemeinen Strafrecht, in: DVJJ-Journal 1998, S. 245 – 257; DVJJ-Journal 1999, S. 11 – 19; S. 131 – 148.

Heinz, Wolfgang: Sanktionierungspraxis in der Bundesrepublik Deutschland im Spiegel der Rechtspflegestatistiken, in: ZStW 111 (1999), S. 461 – 503.

Heinz, Wolfgang: Frauenkriminalität, in: BewHi 2002, S. 131 – 152.

Heinz, Wolfgang: Kinder- und Jugenddelinquenz – ist der Strafgesetzgeber gefordert? In: ZStW 114 (2002), S. 519 – 583.

Heinz, Wolfgang: Jugendkriminalität in Deutschland: Kriminalstatistische und kriminologische Befunde, Konstanz 2003. Internet-Publikation: www.ki.uni-konstanz.de/kis

Heinz, Wolfgang: Kriminalität von Deutschen nach Alter und Geschlecht im Spiegel von Polizeilicher Kriminalstatistik und Strafverfolgungsstatistik, Konstanz 2004, Internet-Publikation: www.ki.uni-konstanz.de/kis

Heinz, Wolfgang: Rückfall als kriminologischer Forschungsgegenstand – Rückfallstatistik als kriminologisches Erkenntnismittel, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 11 – 52.

Heinz, Wolfgang: Die neue Rückfallstatistik – Legalbewährung junger Straftäter, in: ZJJ 2004, S. 35 – 47.

Heinz, Wolfgang: Kriminalprävention auf justitieller Ebene: Hilft weniger mehr? Alternativen zu „klassischen" Sanktionen – Erfahrungen aus Deutschland, Konstanz 2005. Internet-Publikation: www.ki.uni-konstanz.de/kis

Heinz, Wolfgang: Kriminelle Jugendliche – gefährlich oder gefährdet? Konstanz 2006.

Heinz, Wolfgang: Evaluation jugendkriminalrechtlicher Sanktionen – Eine Sekundäranalyse deutschsprachiger Untersuchungen, in: Lösel, Friedrich / Bender, Doris / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik. Entwicklungs- und Evaluationsforschung, Mönchengladbach 2007, S. 495 – 518.

Heinz, Wolfgang: Rückfall- und Wirkungsforschung – Ergebnisse aus Deutschland, Konstanz 2007. Internet-Publikation: www.ki.uni-konstanz.de/kis

Heinz, Wolfgang: Bekämpfung der Jugendkriminalität durch Verschärfung des Jugendstrafrechts!? In: ZJJ 2008, S. 60 – 68.

Heinz, Wolfgang: Jugendarrest im Aufwind? Einige rechtstatsächliche Betrachtungen, in: FS 2011, S. 71 – 79.

Heinz, Wolfgang: Das strafrechtliche Sanktionensystem und die Sanktionierungspraxis in Deutschland 1882-2010, Konstanz 2012.
Internet-Publikation: www.ki.uni-konstanz.de/kis

Heinzlmeier, Jonas: Strafrechtliche Probleme des Pflichtversicherungsrechts, in: NZV 2006, S. 225 – 232.

Hellwig, Bernhard-Martin: Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz: Eine Untersuchung im Spiegel der historischen Entwicklung des Maßregelrechts, Jur. Diss. Berlin 2008.

Hentschel, Peter: Die Abkürzung der Sperrfrist beim Entzug der Fahrerlaubnis in der Praxis, in: DAR 1979, S. 317 – 323.

Hentschel, Peter: Die Voraussetzungen für die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des BGH, in: NZV 2004, S. 57 – 61.

Hentschel, Peter: Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter – Voraussetzungen für die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des BGH –, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 42. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2004, S. 131 – 141.

Hentschel, Peter: Die Entwicklung des Straßenverkehrsrechts im Jahr 2005, in: NJW 2006, S. 477 – 486.

Hentschel, Peter: Trunkenheit – Fahrerlaubnisentziehung – Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, 10. Auflage, München/Unterschleißheim 2006.

Hentschel, Peter / Krumm, Carsten: Fahrerlaubnis und Alkohol im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, 5. Auflage, Baden-Baden 2010.

Hermann, Dieter: Delinquenz und Geschlecht, in: Kröber, Hans-Ludwig / Dölling, Dieter / Leygraf, Norbert / Sass, Henning (Hrsg.): Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Band 4, Kriminologie und Forensische Psychiatrie, Heidelberg 2009, S. 175 – 186.

Herzog, Felix: Aus dem Verkehr ziehen – Eine Maßnahme der allgemeinen Verbrechensbekämpfung? Bemerkungen zur divergierenden Rechtsprechung der Strafsenate des BGH zu § 69 StGB, in: StV 2004, S. 151 – 153.

Hessische Kommission „Kriminalpolitik“: Entkriminalisierungsvorschläge der Hessischen Kommission „Kriminalpolitik“ zum Straßenverkehrsrecht, in: StV 1992, S. 202 – 207.

Hilsenbeck, Thomas: Die Alkoholfahrt junger Verkehrsteilnehmer: Risikofaktoren und informelle soziale Kontrolle, Phil. Diss. Würzburg 1997, 1. Auflage , Göttingen 1997.

Himmelreich, Klaus: Reformbedürftigkeit von Fahrerlaubnisentzug und Fahrverbot? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 15. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1977, S. 48 – 61 (=DAR 1977, S. 85 – 90).

Himmelreich, Klaus: Bundeseinheitliche Nachschulungskurse – Neue Gesetzesinitiativen? In: DAR 1989, S. 5 – 14.

Himmelreich, Klaus: Probleme älterer Kraftfahrer – besonders im Hinblick auf Verkehrsunfallflucht. Eine „Altlast“ auch der Fahrschulen? In: NZV 1992, S. 169 – 172.

Himmelreich, Klaus: Auswirkungen von Nachschulung und Therapie bei Trunkenheitsdelikten im deutschen Strafrecht, in: DAR 1997, S. 465 – 470.

Himmelreich, Klaus / Halm, Wolfgang: Handbuch des Fachanwalts Verkehrsrecht, 4. Auflage, Köln 2012.

Hinz, Werner: Reformbedarf im Jugendstrafrecht (zu Werwigk-Hertneck / Rebmann, ZRP 2003, 225 und Viehmann, ZRP 2003, 377), in: ZRP 2004, S. 90 – 91.

Hodenius, Birgit: Frauen fahren anders! – Zum Wandel der Relevanz und Aktualität eines Themas, in: Schmidt, Gert (Hrsg.): Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt am Main 1999, S. 167 – 182.

v. Hofer, Hanns: Die schwedische Kohortenstatistik – Ein kurzer Überblick, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 311 – 317.

Hohmann-Fricke, Sabine: Auswirkungen der gesetzlichen Tilgungsvorschriften des § 63 BZRG auf die Datengrundlage der Rückfallstatistik, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 245 – 259.

Horstkotte, Hartmuth: Die Vorschriften des Ersten Gesetzes zur Reform des Strafrechts über die Strafbemessung (§§ 13-16, 60 StGB), in: JZ 1970, S. 122 – 128.

Horstkotte, Hartmuth: Die Vorschriften des Ersten Gesetzes zur Reform des Strafrechts über den Rückfall und die Maßregeln der Sicherung und Besserung, in: JZ 1970, S. 152 – 156.

Hruschka, Joachim: Die actio libera in causa bei Vorsatztaten und bei Fahrlässigkeitstaten, in: JZ 1997, S. 22 – 27.

Hurrelmann, Klaus: Autofahren als Abenteuer und Risikoverhalten? Die soziale und psychische Lebenssituation junger Fahrer, in: BASt (Hrsg.): Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 143, Bergisch Gladbach 2002, S. 12 – 20.

Isaac, Martin: Kann die neue Automobilverkehrsordnung im Verordnungswege eingeführt werden? in: DJZ 1906, S. 1146 – 1148.

Iwersen-Bergmann, Stefanie / Stein, Sylvia / Schmoldt, Achim: Drogen und Medikamente bei Straßenverkehrsteilnehmern in Hamburg von 1993-2000, in: BA 2004, S. 493 – 506.

Jakob, Otmar: Anstand oder Gesetz – Skylla und Charybdis des Strassenverkehrs, in: Schuh, Jörg (Hrsg.): Verkehrsdelinquenz, Grüsch 1989, S. 343 – 360.

Janiszewski, Horst: Verkehrsordnungswidrigkeiten, in: DAR 1968, S. 313 – 319.

Janiszewski, Horst: Erwiderung auf die vorhergehenden Referate, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 15. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1977, S. 62 – 70.

Janiszewski, Horst: Entziehung der Fahrerlaubnis – und kein Ende, in: GA 1981, S. 385 – 402.

Janiszewski, Horst: Überblick über weitere neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und –bußgeldsachen – Überblick I/1985 –, in: NStZ 1985, S. 112 – 117.

Janiszewski, Horst: Überblick über neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und –bußgeldsachen – Überblick III/1988 –, in: NStZ 1988, S. 543 – 547.

Janiszewski, Horst: Überblick über neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und –bußgeldsachen – Überblick I/1992 –, in: NStZ 1992, S. 269 – 274.

Janiszewski, Horst: Überlegungen zur Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts auf der Grundlage eines Gesetzesantrages, in: DAR 1994, S. 1 – 7.

Janiszewski, Horst: Verkehrsstrafrecht, 5. Auflage, München 2004.

Janker, Helmut: Strafrecht gegen Verkehrsrowdies – Rechtliche und rechtspolitische Aspekte –, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 43. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2005, S. 162 – 175 (= DAR 2005, S. 121 – 129).

Janski, Frank-Dieter: Multifaktorielle Untersuchungen über objektive Unfallbedingungen und Persönlichkeitsmerkmale des Unfallflüchtigen, Med. Diss. Tübingen 1973.

Jehle, Jörg-Martin: Möglichkeiten und Grenzen der Kriminalprävention – Einige Überlegungen aus empirischer und strafrechtlicher Sicht, in: Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminalprävention und Strafjustiz, Wiesbaden 1996, S. 11 – 33.

Jehle, Jörg-Martin: Rückfallforschung, in: Dittmann, Volker / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminologie zwischen Grundlagenwissenschaften und Praxis, Mönchengladbach 2003, S. 389 – 406.

Jehle, Jörg-Martin: Die deutsche Rückfallstatistik – Konzeption und Ertrag, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 145 – 171.

Jehle, Jörg-Martin: Methodische Probleme einer Rückfallforschung aufgrund von Bundeszentralregisterdaten, in: Lösel, Friedrich / Bender, Doris / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik. Entwicklungs- und Evaluationsforschung, Mönchengladbach 2007, S. 227 – 245.

Jehle, Jörg-Martin: Bundesweite Rückfalluntersuchung und Bewährungsstrafen, in: BewHi 2012, S. 5 – 16.

Jehle, Jörg-Martin / Albrecht, Hans-Jörg / Hohmann-Fricke, Sabine / Tetal, Carina: Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2004 bis 2007, Berlin 2010.

Jehle, Jörg-Martin / Albrecht, Hans-Jörg / Hohmann-Fricke, Sabine / Tetal, Carina: Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2007 bis 2010 und 2004 bis 2010, Berlin 2013.

Jehle, Jörg-Martin / Heinz, Wolfgang / Sutterer, Peter: Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine kommentierte Rückfallstatistik, Berlin 2003.

Jehle, Jörg-Martin / Hohmann-Fricke, Sabine: Rückfälligkeit exhibitionistischer Straftäter, in: Elz, Jutta / Jehle, Jörg-Martin / Kröber, Hans-Ludwig (Hrsg.): Exhibitionisten – Täter, Taten, Rückfall –, Wiesbaden 2004, S. 133 – 166.

Jehle, Jörg-Martin / Hohmann-Fricke, Sabine: Junge Verkehrstäter – Erscheinungsformen und Rückfälligkeit, in: ZJJ 2006, S. 286 – 294.

Jehle, Jörg-Martin / Kirchner, Martin: Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen – Wiederverurteilung von Alkoholtätern im Straßenverkehr –, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 40. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2002, S. 243 – 253 (= BA 2002, S. 188 – 214).

Jehle, Jörg-Martin / Weigelt, Enrico: Rückfall nach Bewährungsstrafen. Daten aus der neuen Rückfallstatistik, in: BewHi 2004, S. 149 – 166.

Jesse, Björn: § 316a StGB: unverhältnismäßig, überflüssig – verfassungswidrig? in: JZ 2008, S. 1083 – 1092.

Jost, Bernd: Multifaktorielle Untersuchungen über Handlungsabläufe und zur Motivation bei der Verkehrsunfallflucht, Med. Diss. Tübingen 1973.

2. Jugendstrafrechtsreform-Kommission: Vorschläge für eine Reform des Jugendstrafrechts – Zwischenergebnisse der Zweiten Jugendstrafrechts-Kommission der DVJJ, in: DVJJ-Journal 2001, S. 345 – 358.

2. Jugendstrafrechtsreform-Kommission: Abschlussbericht vom 15. August 2002, in: DVJJ-Journal 2002, S. 227 – 267.

Kahl, Wilhelm: Zum neuesten Strafgesetzentwurf, in: DJZ 1921, S. 145 – 151.

Kahl, Johannes: Strassenverkehrsdelinquenz älterer Menschen, Jur. Diss. Berlin 1984.

Kaiser, Arno: Die Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) im Landgerichtsbezirk Krefeld in den Jahren 1955 bis 1959, Bonn 1964.

Kaiser, Günther: Verkehrsdelinquenz und Generalprävention. Untersuchungen zur Kriminologie der Verkehrsdelikte und zum Verkehrsstrafrecht, Tübingen 1970.

Kaiser, Günther: Deliktformen und Typologie junger Verkehrstäter, in: BA 1978, S. 65 – 81.

Kaiser, Günther: Verkehrsdelinquenz im kriminologischen Kontext, in: Schriftenreihender Polizei-Führungsakademie 1981, S. 174 – 194.

Kaiser, Günther: Das Bild der Frau im neueren kriminologischen Schrifttum, in: ZStW 98 (1986), S. 658 – 678.

Kaiser, Günther: Befinden sich die kriminalrechtlichen Maßregeln in der Krise? Heidelberg 1990.

Kaiser, Günther: Kriminologie – Eine Einführung in die Grundlagen, 9. Auflage, Heidelberg 1993

Kaiser, Günther: Gewalt im Straßenverkehr, in: Eser, Albin / Kullmann, Hans Josef / Meyer-Goßner, Lutz / Odersky, Walter / Voss, Rainer (Hrsg.): Straf- und Strafverfahrensrecht, Recht und Verkehr, Recht und Medizin. Festschrift für Hanskarl Salger zum Abschied aus dem Amt als Vizepräsident des Bundesgerichtshofes, Köln u.a. 1995, S. 55 – 73.

Kaiser, Günther: Kriminologie – Ein Lehrbuch, 3. Auflage, Heidelberg 1996.

Kaiser, Günther / Kerner, Hans-Jürgen / Sack, Fritz / Schellhoss, Hartmut (Hrsg.): Kleines Kriminologisches Wörterbuch, 3. Auflage, Heidelberg 1993.

Kaiserliches Statistisches Amt Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Achtundzwanzigster Jahrgang, Berlin 1907.

Kalinowska, Dominika / Kloas, Jutta / Kuhfeld, Hartmut: Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 187, Bergisch Gladbach, August 2007.

Karl, Jürgen: Verkehrsunfallflucht – Unfallgeschehen – Aufklärungsquoten – Polizeiarbeit – in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2003, S. 200 – 208 (= NZV 2003, S. 457 – 460).

Karstedt, Susanne: Normbindung und Sanktionsdrohung: Eine Untersuchung zur Wirksamkeit von Gesetzen am Beispiel der Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr, Jur. Diss. Bielefeld 1991, Frankfurt am Main 1993.

Karstedt-Henke, Susanne: Frauen im Strassenverkehr: Haben sie eine bessere Moral? In: Schuh, Jörg (Hrsg.): Verkehrsdelinquenz, Grüsch 1989, S. 213 – 236.

Kauert, Gerold: Drogen im Straßenverkehr – Drogenkonsum und Fahruntüchtigkeit aus medizinisch-toxikologischer Sicht. Gibt es jetzt Grenzwerte zur absoluten Fahruntüchtigkeit? – in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 40. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2002, S. 110 – 121.

Kerner, Hans-Jürgen: Kriminologie Lexikon, 4. Auflage, Heidelberg 1991.

Keßler, Isabel: Kriminalität im Alter: Erscheinungsformen und Ausmaße, Jur. Diss. Köln 2004, Münster 2005.

Keßler, Isabel: Theoretische Perspektiven zur Alterskriminalität, in: BewHi 2005, S. 131 – 148.

Killias, Martin / Kuhn, André / Aebi, Marcelo F.: Grundriss der Kriminologie: Eine europäische Perspektive, 2. Auflage, Bern 2011.

Kindhäuser, Urs / Neumann, Ulfrid / Paeffgen, Hans-Ullrich: Strafgesetzbuch, Nomos-Kommentar, Band 1, §§ 1-145d, 3. Auflage, Baden-Baden 2010.

Kindhäuser, Urs / Neumann, Ulfrid / Paeffgen, Hans-Ullrich: Strafgesetzbuch, Nomos-Kommentar, Band 2, §§ 146-358, 3. Auflage, Baden-Baden 2010.

Kirchhoff, Gerd Ferdinand: Selbstberichtete Delinquenz: Eine empirische Untersuchung, Jur. Diss. Gießen 1974, Göttingen 1975.

Kirchner, Martin: Rückfallkriminalität von Verkehrsstraftätern, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 261 – 287.

Kiwull, Harald: Kurzfristige Freiheitsstrafen und Geldstrafen vor und nach der Strafrechtreform, einschließlich der Entziehung der Fahrerlaubnis und des Fahrverbotes als Mittel der Spezialprävention, Jur. Diss. Freiburg im Breisgau 1979.

Klaus, Stefan: Das vom Täter geführte Fahrzeug als Gefährdungsobjekt des § 315c StGB, Jur. Diss. Kiel 2001, Aachen 2001.

Kleinert, Jens / Hartmann-Tews, Ilse / Combrink, Claudia / Allmer, Henning / Jüngling, Sabine / Lobinger, Babett: Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 179, Bergisch Gladbach, April 2006.

Kleinmann, Matthias / Pfeiffer, Christian: Zur Kriminalität junger Aussiedler – Aktuelle Befunde und Erklärungsansätze, in: ZJJ 2004, S. 378 – 384.

Klesczewski, Diethelm: Ordnungswidrigkeitenrecht, München 2010.

Klüsener, Robert: Für die Praxis. Fahrverbot und Entzug der Fahrerlaubnis – darf man ein Mofa führen? In: DAR 1991, S. 115 – 117.

Koch, Hans-Jörg: Fahren ohne Fahrerlaubnis – Rechtspolitische und forensische Anmerkungen zu § 21 StVG, in: DAR 1971, S. 35 – 38.

Koch, Hans-Jörg: Reformbedürftigkeit von Fahrerlaubnisentzug und Fahrverbot? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 15. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1977, S. 37 – 47 (=DAR 1977, S. 90 – 94).

Köbner, Otto: Die Methode einer wissenschaftlichen Rückfallstatistik als Grundlage einer Reform der Kriminalstatistik, in: ZStW 13 (1893), S. 615 – 740.

Koehl, Felix: Die Inlandsgültigkeit von ausländischen EU-Fahrerlaubnissen, in: SVR 2010, S. 377 – 383.

Koehne, Carl: Kraftfahrzeug und Rechtsentwicklung – Vortrag, gehalten in der Abteilung für Sozialwissenschaft der Wildenschaft (freie Studentenschaft) der Königlichen Technischen Hochschule Berlin am 13. Mai 1908, Berlin 1908.

Koenig, Martin: Verkehrsdelinquenz aus polizeilicher Sicht, in: Schuh, Jörg (Hrsg.): Verkehrsdelinquenz, Grüsch 1989, S. 315 – 323.

Köhler, Tanja: Straffällige Frauen: Untersuchung der Strafzumessung und Rückfälligkeit, Jur. Diss. Göttingen 2012.

Kölbel, Ralf: Rücksichtslosigkeit und Gewalt im Straßenverkehr: Eine kriminologisch-strafrechtliche Untersuchung, Jur. Diss. Jena 1997, Frankfurt am Main 1997.

König, Peter: Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität? In: NZV 2001, S. 6 – 11.

König, Peter: Verkehrsfeindlicher Inneneingriff und Gefährdungsvorsatz – Zugleich Besprechung von BGH, NStZ 2003, 486, in: NStZ 2004, S. 175 – 179.

König, Peter: Zum Einsatz des Strafrechts gegen Verkehrsrowdys, in: NZV 2005, S. 27 – 30.

König, Peter: Anmerkung zu OLG Düsseldorf, Beschluss vom 9. 8. 2007 - 5 Ss 130/07 - 61/07 I (NZV 2007, 585), in: NZV 2008, S. 46 – 47.

Kornprobst, Hans: Ist das deutsche Jugendstrafrecht noch zeitgemäß? In: JR 2002, S. 309 – 314.

Koßmann, Ingo: Polizeiliche Verkehrsüberwachung – Literaturübersicht unter Berücksichtigung der kommunalen Verkehrsüberwachung, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 67, Bergisch Gladbach 1996.

Kraatz, Erik: Das unvorsätzliche Entfernen vom Unfallort – „causa finita"? In: NZV 2011, S. 321 – 326.

Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Statistische Mitteilungen, Reihe 4: Verkehrszentralregister, Sonderheft 3: Verkehrsverstöße von Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrern, Flensburg 1999.

Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes VA 2: Verkehrsauffälligkeiten (VA), Zugang in das Verkehrszentralregister 2011, Flensburg 2012.

Krampe, Andreas: Expertise: Straßenverkehrssicherheit in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger. Weltgesundheitstag 2004: Sicher fahren – gesund ankommen, März 2004. Internet-Publikation: www.weltgesundheitstag.de

Krehl, Christoph: Regel und Ausnahme bei der Entziehung der Fahrerlaubnis, in: DAR 1986, S. 33 – 38.

Kretschmer-Bäumel, Elvira: Der Konflikt „Alkohol und Fahren": Normative Orientierungen und Verhaltensmuster. Eine empirische Untersuchung in Deutschland zum Wandel im Westen und zum Ost-West-Vergleich, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 94, Bergisch Gladbach 1998.

Kreuzer, Arthur: Ist das deutsche Jugendstrafrecht noch zeitgemäß? In: NJW 2002, S. 2345 – 2351.

Kreuzer, Arthur: „Warnschussarrest": Ein kriminalpolitischer Irrweg, in: ZRP 2012, S. 101 – 102.

Kroj, Günter / Hellemann, Rolf: Zur Prognose der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Verkehrsdelikten, in: ZVS 1971, S. 92 – 104.

Kroj, Günter / Schulze, Horst: Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer – Ursachen und Lösungsperspektiven, in: BASt (Hrsg.): Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 143, Bergisch Gladbach 2002, S. 21 – 27.

Kropp, Christian: Strafverschärfung der Nötigung im Straßenverkehr, in: ZRP 2004, S. 4 – 5.

Krüger, Hans-Peter: Verzicht auf Sanktionsnormen im Straßenverkehrsrecht – ein Beitrag zur Effektivität von Verhaltensnormen? In: Hof, Hagen / Lübbe-Wolff, Gertrude (Hrsg.): Wirkungsforschung zum Recht I, Wirkungen und Erfolgsbedingungen von Gesetzen, 1. Auflage, Baden-Baden 1999, S. 223 – 233.

Krüger, Hans-Peter: »Ursachenanalyse«, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 48. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2010, S. 271 – 281.

Krüger, Hans-Peter / Vollrath, Mark: Fahren unter Alkohol in Deutschland: Die Ergebnisse des Deutschen Roadside Surveys, in: Krüger, Hans-Peter (Hrsg.): Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1. Auflage, Stuttgart u.a. 1998, S. 33 – 57.

Krüger, Ralf: Alkoholtäter im Straßenverkehr – Eine Untersuchung zu den Personalien an Hand der im Amtsgerichtsbezirk Heilbronn für das Jahr 1966 festgestellten Akten der Strafgerichte, in: BA 1968, S. 141 – 156.

Krumm, Carsten: Nochmals: Zur Frage des Fahrverbots nach langer Verfahrensdauer, in: NZV 2005, S. 449 – 450.

Krumm, Carsten: Trunkenheitsfahrt: Vorsatz oder Fahrlässigkeit? In: SVR 2006, S. 292 – 294.

Krumm, Carsten: Das strafrechtliche Fahrverbot, in: SVR 2009, S. 136 – 140.

Krumm, Carsten: Probleme bei der Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK), in: SVR 2009, S. 21 – 25.

Krutein, Götz: Fahrerlaubnis, Führerschein und zentrale Erfassung der Fahrerlaubnisdaten. Eine Analyse der derzeitigen Rechtssituation und Praxis, in: NZV 1989, S. 129 – 133.

Kubatta, Ziva: Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB), Jur. Diss. Göttingen 2007, Göttingen 2008.

Kulemeier, Ralf: Fahrverbot (§ 44 StGB) und Entzug der Fahrerlaubnis (§§ 69 ff. StGB): Ein Beitrag zum Verhältnis dieser Sanktionsformen und zum vikariierenden System von Strafen und Maßregeln im Verkehrsrecht, Jur. Diss. Frankfurt am Main 1990, Lübeck 1991.

Kulemeier, Ralf: Fahrverbot und Fahrerlaubnisentzug – Sanktionen zur Bekämpfung allgemeiner Kriminalität? In: NZV 1993, S. 212 – 215.

Kunkel, Eberhard: Zur Einschätzung der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, in: BA 1976, S. 395 – 408.

Kunkel, Eberhard: Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr, Köln 1977.

Kunkel, Eberhard: Die Rückfallwahrscheinlichkeit der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr. Erwiderung auf die Stellungnahme A. Müllers, in: BA 1977, S. 181 – 184.

Kunkel, Eberhard: Die prozentuale Verteilung der zeitlichen Abstände zwischen den Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr bei alkoholauffälligen Kraftfahrern, in: BA 1977, S. 129 – 143.

Kunkel, Eberhard: Die Ungeeignetheit des Kraftfahrers bei den Regeltatbeständen § 69 StGB aus medizinisch-psychologischer Sicht, in: DAR 1978, S. 243 – 247.

Kunkel, Eberhard: Zur Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern – Anmerkungen zu der Arbeit von D. Denberg und R. G. Smart: Recidivism and Collission Involvement of Impaired Drivers: Some Implications of Countermeasures, in: BA 1978, S. 450 – 452.

Kunkel, Eberhard / Menken, Eugen: Zur Notwendigkeit neuer Maßnahmen gegen die Trunkenheit im Straßenverkehr, in: BA 1978, S. 431 – 450.

Küper, Wilfried: Verfassungswidrige und verfassungskonforme Auslegung des § 142 StGB, in: NStZ 2008, S. 597 – 605.

Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.): Frau am Steuer. Geschlechtsspezifisches Verkehrsverhalten? 1. Auflage, Wien 1995.

Kürzinger, Josef: Kriminologie: Eine Einführung in die Lehre vom Verbrechen, 2. Auflage, Stuttgart u.a. 1996.

Kusch, Roger: Plädoyer für die Abschaffung des Jugendstrafrechts, in: NStZ 2006, S. 65 – 69.

Lackner, Karl: Der Strafrechtsteil des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs, in: MDR 1953, S. 73 – 75.

Lackner, Karl: Verkehrsrecht und Strafrechtsreform, in: DAR 1958, S. 286 – 296.

Lackner, Karl: Gedanken über die Ahndung der leichteren Verkehrszuwiderhandlungen im künftigen Recht, in: DAR 1960, S. 309 – 315.

Lackner, Karl: Das Zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs, in: JZ 1965, S. 92 – 95; S. 120 – 125.

Lackner, Karl / Kühl, Kristian: Strafgesetzbuch. Kommentar, 27. Auflage, München 2011.

Langer, Wolfgang: Staatsanwälte und Richter: Justitielles Entscheidungsverhalten zwischen Sachzwang und lokaler Justizkultur, Soc. Diss. Bielefeld 1993, in: Kriminologisches Forschungsinstitut Niedersachsen (Hrsg.): Interdisziplinäre Beiträge zur kriminologischen Forschung, Stuttgart 1994.

Laschewski, Gregor: Vorsatzloses Entfernen vom Unfallort – weiterhin strafbar? Besprechung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 19.3.2007 – Az. 2 BvR 2273/06 (NZV 2007, 368), in: NZV 2007, S. 444 – 448.

Laubenthal, Klaus: Rechtliche Regelungen zum Fahren unter Alkohol und Drogen, in: Krüger, Hans-Peter (Hrsg.): Alkohol und Drogen im Straßenverkehr: Auftreten, Risiken, Maßnahmen und Konsequenzen für das Arbeitsleben, Hamburg 2000, S. 21 – 35.

Laubenthal, Klaus: Alterskriminalität und Altenstrafvollzug, in: Scheider, Hendrik / Kahlo, Michael / Klesczewski, Diethelm / Schumann, Heribert (Hrsg.): Festschrift für Manfred Seebode zum 70. Geburtstag am 15. September 2008, Berlin 2008, S. 499 – 511.

Laubenthal, Klaus / Nestler, Nina: Geltungsbereich und Sanktionenkatalog des JGG, in: Dollinger, Bernd / Schmidt-Semisch (Hrsg.): Handbuch Jugendkriminalität, 1. Auflage, Wiesbaden 2010, S. 475 – 482.

Laue, Christian: Strukturen der Alterskriminalität, in: Forensische Psychiatrie, Psychologie, Kriminologie 2009, Band 3, Heft 3, S. 179 – 188.

Laufhütte, Heinrich Wilhelm / Rissing-van Saan, Ruth / Tiedemann, Klaus: Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar, Dritter Band: §§ 56 bis 79b, 12. Auflage, Berlin 2008; Elfter Band: §§ 306 bis 323, 12. Auflage, Berlin 2008.

Laumann, Manfred: Kriminologie der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB), Jur. Diss. Münster 1998.

Laux, Gerd / Brunnauer, Alexander: Verkehrsdelinquenz aus psychiatrischer und psychologischer Sicht, in: Kröber, Hans-Ludwig / Dölling, Dieter / Leygraf, Norbert / Sass, Henning (Hrsg.): Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Band 4, Kriminologie und Forensische Psychiatrie, Heidelberg 2009, S. 599 – 626.

Legat, Stefan: Die Nachschulung: ein Kommunikationsproblem zwischen Richtern und Psychologen, in: BA 1985, S. 130 – 139.

Legat, Stefan: Trunkenheitsfahrer von 21 bis 25 Jahren: Daten zu ihrer Charakteristik, in: BA 1987, S. 391 – 427.

Leipold, Klaus: Verkehrsunfallflucht: Eine rechtsvergleichende Untersuchung der Länder Österreich, Schweiz und Bundesrepublik Deutschland, Pfaffenweiler 1987.

v. Lilienthal, Karl: Der Vorentwurf zu einem deutschen Strafgesetzbuch, in: ZStW 30 (1910), S. 224 – 249.

Lindner, Andrea: 100 Jahre Frauenkriminalität: Die quantitative und qualitative Entwicklung der weiblichen Delinquenz von 1902 bis 2002, in: Würzburger Schriften zur Kriminalwissenschaft, Band 22, Jur. Diss. Ulm 2005, Frankfurt am Main 2006.

Lissner, Odilia: Strafrestaussetzung, in: Cornel, Heinz / Kawamura-Reindl, Gabriele / Maelicke, Bernd / Sonnen, Bernd Rüdeger (Hrsg.): Resozialisierung: Handbuch, 3. Auflage, Baden-Baden 2009, S. 333 – 343.

Löbmann, Rebecca / Krüger, Hans-Peter / Vollrath, Mark / Schöch, Heinz: Zur Phänomenologie der Alkoholfahrt, in: Krüger, Hans-Peter (Hrsg.): Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1. Auflage, Stuttgart u.a. 1998, S. 59 – 86.

Loderbauer, Wolfgang: Nötigungsfälle im fließenden Straßenverkehr, Jur. Diss. Regensburg 2001.

Lohkamp, Lars: Reformbedürftigkeit von Fahrverbot und Fahrerlaubnisentzug? Jur. Diss. Bielefeld 2003, Frankfurt am Main u.a. 2004.

Lohmann, Klaus: Nötigung im Straßenverkehr, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 26. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1988, S. 165 – 184.

Lösel, Friedrich / Bliesener, Thomas: Aggression und Delinquenz unter Jugendlichen: Untersuchungen von kognitiven und sozialen Bedingungen, in: BKA (Hrsg.): Polizei + Forschung, Band 20, München u.a. 2003.

Ludwig-Mayerhofer, Wolfgang / Niemann, Heike: Gleiches (Straf-) Recht für alle? Neue Ergebnisse zur Ungleichbehandlung ausländischer Jugendlicher im Strafrecht der Bundesrepublik, in: ZfS 1997, S. 35 – 52.

Luff, Karl: Die Bewußtseinslage des Kraftfahrers nach alkoholbedingten Verkehrsunfällen und ihre Bedeutung für die Unfallflucht, in: BA 1963, S. 126 – 132.

Lukas, Tim: Kriminalisierung als Diskriminierung. Schichtbezogene und ethnische Ungleichheit im Prozess der strafrechtlichen Sozialkontrolle, in: Sozial Extra 2011, S. 43 – 47.

Lutze, Jürgen / Miltner, Erich: Ist unerlaubtes Entfernen vom Unfallort noch immer ein typisches Alkoholdelikt? In: BA 2004, S. 483 – 492.

Maag, Christian / Krüger, Hans-Peter: Aggressionen im Straßenverkehr, in: BASt (Hrsg.): Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 151, Bergisch Gladbach, August 2003.

Maag, Christian / Krüger, Hans-Peter / Benmimoun, Ahmed / Neunzig, Dirk: Aggressionen im Straßenverkehr – Modellierung von Individual- und Systemverhalten –, in: ZVS 2004, S. 132 – 140.

Maatz, Kurt Rüdiger: Nötigung im Straßenverkehr, in: NZV 2006, S. 337 – 347.

Mäder, Heike: Grunddaten zur Mobilität, in: Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Leske + Budrich 1999, S. 93 – 107.

Maier, Otto: Lebensalter und Strassenverkehrsanpassung, Frankfurt am Main 1961.

Mansel, Jürgen: Ausländer unter Tatverdacht: Eine vergleichende Analyse von Einstellung und Anklageerhebung auf der Basis staatsanwaltlicher Ermittlungsakten, in: KZfSS 2008, S. 551 – 578.

Mansel, Jürgen / Albrecht, Günter: Die Ethnie des Täters als ein Prädiktor für das Anzeigeverhalten von Opfern und Zeugen, in: Soziale Welt 2003, S. 339 – 372.

Mansel, Jürgen / Albrecht, Günter: Migration und das kriminalpolitische Handeln staatlicher Strafverfolgungsorgane. Ausländer als polizeilich Tatverdächtige und gerichtliche Abgeurteilte, in: KZfSS 2003, S. 679 – 715.

Maschke, Werner: Zur kriminologischen und prognostischen Erfassung von Rückfalltätern, in: Göppinger, Hans / Vossen, Rainer (Hrsg.): Rückfallkriminalität. Führerscheinentzug, Bericht über die XXIII. Tagung der Gesellschaft für die gesamte Kriminologie vom 10.-12. Oktober 1985 in Salzburg, Stuttgart 1986, S. 137 – 147.

Mayer, Hellmuth: Die folgenschwere Unmäßigkeit (§ 330 a StGB), in: ZStW 59 (1940), S. 283 – 335.

Mayer, Klaus: Über die Rückfälligkeit bei Verkehrsdelinquenten, in: Göppinger, Hans / Leferenz, Heinz (Hrsg.): Kriminologische Gegenwartsfragen, Heft 8, Vorträge bei der XIV. Tagung der Gesellschaft für die gesamte Kriminologie vom 13. bis 16. Oktober 1967 in Köln, Stuttgart 1968, S. 117 – 129.

Meier, Bernd-Dieter: Strafrechtliche Sanktionen, 3. Auflage, Berlin/Heidelberg 2009.

Meier, Bernd-Dieter: Kriminologie, 4. Auflage, München 2010.

Meier, Bernd-Dieter / Rössner, Dieter / Schöch, Heinz: Jugendstrafrecht, 3. Auflage, München 2013.

Meier, Bernd-Dieter / Rössner, Dieter / Trüg, Gerson / Wulf, Rüdiger (Hrsg.): Jugendgerichtsgesetz. Handkommentar, 1. Auflage, Baden-Baden 2011.

Meier, Peter-Martin: Verkehrsunfälle: Täter, Opfer, Kosten, in: Queloz, Nicolas / Römer, Konstanze / Cimichella, Sandro / Dittmann, Volker / Steiner, Silvia (Hrsg.): Strassenverkehr, Auto und Kriminalität, Bern 2008, S. 33 – 44.

Menken, Eugen: Die Aussetzung der Fahrerlaubnisentziehung zur Bewährung – ein juristisches Scheinproblem, in: DAR 1978, S. 40 – 43.

Mergen, Armand: Kriminogene Potenzen des Automobils, in: Schuh, Jörg (Hrsg.): Verkehrsdelinquenz, Grüsch 1989, S. 195 – 202.

Messner, Hans-Erich: Die Praxis des Führerscheinentzugs in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz, in: ZVS 1988, S. 79 – 82.

Mettke, Melanie: Die strafrechtliche Ahndung von Drogenfahrten nach den §§ 315 c I Nr. 1a, 316 StGB, in: NZV 2000, S. 199 – 203.

Metzger, Julian: Fahrverbot nach 2 Jahren – Zur Frage des Fahrverbots nach langer Verfahrensdauer, in: NZV 2005, S. 178 – 179.

Middendorff, Wolf: 600 Alkoholtäter: Ein Beitrag zur Kriminologie der Verkehrsdelikte, Hamburg 1961.

Middendorff, Wolf: Beiträge zur Verkehrskriminologie, Bielefeld 1972.

Middendorff, Wolf: Alkohol und Rechtsordnung – Rechtsvergleichende und kriminologische Aspekte zur Wirkungslehre, in: BA 1978, S. 95 – 114.

Middendorff, Wolf: Verkehrskriminologie – Ergebnisse und Folgerungen, in: DAR 1979, S. 145 – 157.

Middendorff, Wolf: Kriminologische Auswertung einer fahrlässigen Tötung, in: BA 1980, S. 259 – 275.

Middendorff, Wolf: Kriminologie der Unfallflucht, in: BA 1982, S. 356 – 364.

Middendorff, Wolf: Die Kriminologie der Verkehrsdelikte, in: Schuh, Jörg (Hrsg.): Verkehrsdelinquenz, Grüsch 1989, S. 9 – 25.

Middendorff, Wolf: Verkehrsdelikte, in: Sieverts, Rudolf / Schneider, Hans Joachim (Hrsg.): Handwörterbuch der Kriminologie, Fünfter Band, 2. Auflage, Berlin 1998, S. 437 – 452.

Mischkowitz, Robert / Möller, Manfred R. / Hartung, Martin: Gefährdungen durch Drogen. Blutprobenuntersuchungen zur Prävalenz und Wirkung von Drogen- und Medikamentenbeeinflussung im Straßenverkehr und bei Kriminaldelikten, Wiesbaden 1996.

Mitsch, Wolfgang: Recht der Ordnungswidrigkeiten, 2. Auflage, Berlin, Heidelberg 2005.

Mitsch, Wolfgang: Die Strafbarkeit der Fahrverbotsübertretung – ein Unikum, in: NZV 2007, S. 66 – 70.

Mitsch, Wolfgang: Die verfassungskonforme Anwendung des § 142 II Nr. 2 StGB, in: NZV 2008, S. 217 – 221.

von Moers, Wilhelm: Die vorzeitige Entlassung aus dem Jugendstrafvollzug, Jur. Diss. Bonn 1992.

Möhl, Wolfgang: Das Verkehrsrecht im Entwurf des neuen Ordnungswidrigkeitengesetzes, in: JR 1967, S. 122 – 125.

Molketin, Rüdiger: Die Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69, 69a StGB) als Reaktion auf Verkehrsstraftaten Jugendlicher und Heranwachsender, in: DAR 1982, S. 114 – 118.

Molketin, Rüdiger: Maßregeln zur Besserung und Sicherung, insbesondere die Entziehung der Fahrerlaubnis bei Jugendlichen und Heranwachsenden. Zugleich ein Beitrag zur Auslegung des § 7 JGG sowie eine kritische Besprechung von: LG Oldenburg, Blutalkohol 1985, 186 und Blutalkohol 1988, 199, in: BA 1988, S. 310 – 318.

Molketin, Rüdiger: Anwendung von §§ 44 Abs. 1, 69 Abs. 1 StGB nur bei „Zusammenhangstaten“ im öffentlichen Straßenverkehr? In: DAR 1999, S. 536 – 539.

Molketin, Rüdiger: Fahrverbot (§ 44 StGB) nur bei erheblichen Anlasstaten? In: NZV 2001, S. 411 – 410.

Mollenkott, Klaus: Ist die Verkehrsunfallflucht in § 69 II Nr. 3 StGB ein „verkapptes Alkoholdelikt“? In: BA 1997, S. 180 – 182.

Möller, Manfred R.: Drogen im Straßenverkehr – neue Entwicklungen, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 44. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2006, S. 172 – 179.

Moser, Liselotte: Kriminalität und Verkehrssicherheit, in: BA 1983, S. 465 – 469.

Müller, Arno: Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main/Bern 1976.

Müller, Arno: Ermittlung und Bedeutung der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr. Stellungnahme zu Eberhard Kunkel, Blutalkohol 13, 395-408 (1976), in: BA 1977, S. 172 – 180.

Müller, Arno / Weiler, Cornelia: Ergebnisse einer Untersuchung über Alkoholiker als Kraftfahrer. Zugleich ein Beitrag zum Problem der Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten, in: BA 1987, S. 109 – 125.

Müller, Elmar: Zur Kriminologie der Unfallflucht, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 2. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1964, S. 160 – 174.

Müller, Henning Ernst: Das Dunkelfeld der Alkoholfahrten und die Atemalkoholmessung in § 24 a Abs. 1 StVG, in: BA 1999, S. 313 – 328.

Müller, Hugo-Roman: Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz unter besonderer Berücksichtigung des Problems der Überforderung im Strassenverkehr, Jur. et rer. pol. Diss. Zürich 1975, Winterthur 1975.

Müller-Metz, Reinhard: Zur Reform von Vergehenstatbeständen und Rechtsfolgen im Bereich der Verkehrsdelikte, in: NZV 1994, S. 89 – 96.

Nass, Gustav: Kriminologische Überlegungen zur Rationalisierung der Strafverfolgung bei Verkehrsdelikten, in: MschrKrim 1963, S. 263 – 271.

Nehm, Kay: Kein Vorsatz bei Trunkenheitsfahrten, in: Eser, Albin / Kullmann, Hans Josef / Meyer-Goßner, Lutz / Odersky, Walter / Voss, Rainer (Hrsg.): Straf- und Strafverfahrensrecht, Recht und Verkehr, Recht und Medizin: Festschrift für Hanskarl Salger zum Abschied aus dem Amt als Vizepräsident des Bundesgerichtshofes, Köln u.a. 1995, S. 115 – 127.

Nehm, Kay: Verkehrsstrafrecht zum Ende des ersten automobilen Jahrhunderts, in: DAR 1996, S. 432 – 438.

Neubacher, Frank: Kriminologie, 1. Auflage, Baden-Baden 2011.

Niedzwicki, Matthias: Das Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen vom 22. Juni 1938 und der § 316a StGB, in: ZJS 2008, Heft 4, S. 371 – 374. Internet-Publikation: www.zjs-online.com

Nießen, Michael: Alkohol im Straßenverkehr unter besonderer Berücksichtigung des § 323 a StGB, Jur. Diss. Köln 1986.

Nolte, Carsten: Die Rückfälligkeit Jugendlicher und Heranwachsender nach der Verbüßung von Jugendarrest, Jur. Diss. Göttingen 1978.

Nüse, Karl-Heinz: Zur Neugestaltung des Rechts der Ordnungswidrigkeiten, in: JR 1969, S. 1 – 6.

Obermann, Torsten: Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr: Tatmodalitäten des § 315b Abs. 1 StGB, Jur. Diss. Münster 2004, Hamburg 2005.

Oberpottkamp, Ulrike: Die Entziehung der Fahrerlaubnis als strafrechtliche Maßregel der Besserung und Sicherung: Notwendigkeit und Möglichkeiten einer Reform, Jur. Diss. Göttingen 1981.

Olshausen, (o.A.): Die Grundzüge des Bundesrates, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, in: DJZ 1906, S. 750 – 752.

Ostendorf, Heribert: Warnung vor dem neuen „Warnschussarrest“, in: ZIS 2012, S. 608 – 611. Internet-Publikation: www.zis-online.com

Ostendorf, Heribert: Jugendgerichtsgesetz, 9. Auflage, Baden-Baden 2013.

Ostermann, Stefan: Das Rückfallgeschehen bei Alkoholersttätern – Folgerungen für die Nachschulung, in: BA 1987, S. 11 – 22.

Paeffgen, Hans-Ullrich: Actio libera in causa und § 323 a StGB, in: ZStW 97 (1985), S. 513 – 541.

Paeffgen, Hans-Ullrich: Zur rechtlichen und rechtspolitischen Problematik des Vollrausch-Tatbestandes (§ 323a StGB), in: Egg, Rudolf / Geisler, Claudius (Hrsg.): Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, Wiesbaden 2000, S. 49 – 68.

Pfannmüller, Norbert: Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall: Die Bestimmung des Rechtsguts und die Konsequenzen für das Tatbestandsverständnis der §§ 142 StGB, 24 StVO, Jur. Diss. Giessen 1981.

Pieper, Wolfgang: Die Verkehrsunfallflucht – Eine kriminologische Untersuchung der in den Jahren 1964 und 1965 im Bereich des Verkehrsunfallkommandos der Polizei der Stadt Frankfurt am Main begangenen und abgeurteilten Delikte, Jur. Diss. Mainz 1970.

Pießkalla, Michael / Leitgeb, Stephan: Fahrerlaubnisentziehung nach § 69 I 1 2. Alt. StGB auch bei „nicht verkehrsspezifischen“ Straftaten? In: NZV 2006, S. 185 – 188.

Piesker, Hans: Fahrverbot statt Entziehung der Fahrerlaubnis auch bei Trunkenheitsdelikten und anderen Katalogtaten des § 69 II StGB, in: NZV 2002, S. 297 – 302.

Pilgram, Arno: Rückfallstatistische Untersuchungen in Österreich, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 319 – 334.

Plank, Rainer: Das Fahrverbot nach § 44 StGB und die Verwarnung mit Strafvorbehalt nach § 59 StGB: Zulässigkeit und Nutzen von Vorbehalt des Fahrverbots und isolierter Anordnung des Fahrverbotes neben einer vorbehaltenen Strafe als Möglichkeit einer systemimmanenten Verbesserung des Verkehrsstrafrechts, Jur. Diss. Kiel 1990.

Poeck, Torsten: Wartepflicht und Wartedauer des § 142 Abs.1 Nr. 2 StGB: Ein Vorschlag zur Bestimmung der Wartelänge anhand rechtsprechungsanalytischer und empirischer Überlegungen, Jur. Diss. München 1993, Frankfurt am Main 1994.

Prasser, Georg: Strafrecht gegen Verkehrsrowdies, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 43. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2005, S. 194 – 200.

Pruin, Ineke Regina: Die Heranwachsendenregelung im deutschen Jugendstrafrecht: Jugendkriminologische, entwicklungspsychologische, jugendsoziologische und rechtsvergleichende Aspekte, Jur. Diss. Greifswald 2006, in: Dünkel, Frieder (Hrsg.): Schriften zum Strafvollzug, Jugendstrafrecht und Kriminologie, Band 26, Mönchengladbach 2007.

Puhm, Günther: Strafbarkeit gemäß § 315c StGB bei Gefährdung des Mitfahrers, Jur. Diss. Passau 1990.

Raithel, Jürgen: Risikobezogenes Verhalten und Geschlechtsrollenorientierung im Jugendalter, in: Zeitschrift für Gesundheitspsychologie 2003, S. 21 – 28.

Rengier, Rudolf: Strafrecht, Besonderer Teil II: Delikte gegen die Person und die Allgemeinheit, 13. Auflage, München 2012.

Riedmeyer, Oskar: Effizienz der strafrechtlichen Sanktionen – Anreiz zur Nachschulung durch ihre Berücksichtigung bei verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen – in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 40. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2002, S. 270 – 278.

Riehe, Barbara: Fahrverbot – Eine taugliche Sanktionsalternative zu Geld- oder Freiheitsstrafe im allgemeinen Strafrecht? Jur. Diss. Köln 2000.

Riklin, Franz: Verkehrsdelinquenz und Sanktionensystem, in: Schuh, Jörg (Hrsg.): Verkehrsdelinquenz, Grüsch 1989, S. 75 – 94.

Rittig, Steffen: Unfallflucht (§ 142 StGB) und das unvorsätzliche Entfernen vom Unfallort, 1. Auflage, Göttingen 2011.

Rönnau, Thomas: Grundwissen – Strafrecht: Actio libera in causa, in: JuS 2010, S. 300 – 302.

Rosner, Anton: Alkohol am Steuer, Fahrerlaubnisentziehung und Nachschulung: Eine empirische Untersuchung zu den Nachschulungskursen für erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer in Baden-Württemberg, Jur. Diss. Frankfurt am Main 1987, Freiburg im Breisgau 1988.

Rössner, Dieter: Was kann das Strafrecht im Rahmen der Sozialkontrolle und der Kriminalprävention leisten? Überlegungen zu einer neuen theoretischen Grundlegung, in: Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminalprävention und Strafjustiz, Wiesbaden 1996, S. 203 – 225.

Röwer, Barbara: Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2001, S. 71 – 82.

Ruck, Andreas Christian: § 142 StGB als Vermögensdelikt: Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung des ausschließlich geschützten privaten Beweissicherungsinteresses, Jur. Diss. Bochum 1985.

Satzger, Helmut / Schmitt, Bertram / Widmaier, Gunter: Strafgesetzbuch, Kommentar, 1. Auflage, Köln 2009.

Schäfer, Gerhard / Sander, Günther M. / van Gemmeren, Gerhard: Praxis der Strafzumessung, 5. Auflage, München 2012.

Schäfer, Herbert: Ist auch dann vom Regelbeispiel des § 69 II Nr. 3 StGB auszugehen, wenn die Anwendung des § 142 IV n.F. StGB ausschließlich daran scheitert, daß ein „bedeutender Sachschaden" vorliegt? NZV 1999, S. 190 – 191.

Schaffstein, Friedrich: Zur Problematik des Jugendarrests, in: ZStW 82 (1970), S. 853 – 895.

Schaffstein, Friedrich / Beulke, Werner: Jugendstrafrecht: Eine systematische Darstellung, 14. Auflage, Stuttgart 2002.

Schaller, Danny: Strafbarkeit des Gebrauchens von EU-Führerscheinen, in: SVR 2008, S. 296 – 297.

Schäpe, Markus: Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2001, S. 90 – 98.

Scheithauer, Herbert: Aggressives Verhalten von Jungen und Mädchen, Göttingen u.a. 2003.

Scherer, Karl: Ausnahmen vom Fahrerlaubnisentzug für „bewährte" Kraftfahrer, in: BA 1983, S. 123 – 130.

Schmölzer, Gabriele: Aktuelle Erklärungsversuche zur Frauenkriminalität und ihr Hintergrund, in: Rössner, Dieter / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminalität, Prävention und Kontrolle, Heidelberg 1999, S. 313 – 325.

Schmölzer, Gabriele: Geschlecht und Kriminalität, in: Der Bürger im Staat, 53. Jahrgang, Heft 1, 2003, S. 58 – 64.

Schneble, Horst: Verkehrsstrafrecht im Streit der Meinungen, in: BA 1982, S. 385 – 415.

Schneider, Hans Joachim: Frauenkriminalität und Mädchendelinquenz, in: Schneider, Hans Joachim (Hrsg.): Internationales Handbuch der Kriminologie, Band 1: Grundlagen der Kriminologie, Berlin 2007, S. 435 – 468.

Schneider, Wolfgang: Kriminelle Straßenverkehrsgefährdungen (§ 315 c Abs. 1 Ziff. 2, Abs. 3 StGB): Eine kriminologische und strafrechtliche Untersuchung zur Problematik dieser Verkehrsstraftaten unter Berücksichtigung ausländischer Rechte, Jur. Diss. Frankfurt am Main 1977, Frankfurt am Main 1978.

Schöch, Heinz: Verkehrsdelinquenz und allgemeine Kriminalität. Ein empirischer Beitrag zum Problem der Fahreignung bei Vorbestraften, in: NJW 1971, S. 1857 – 1863.

Schöch, Heinz: Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz: Kriminologische Aspekte der Strafzumessung am Beispiel einer empirischen Untersuchung zur Trunkenheit im Verkehr, Jur. Diss. Tübingen 1972, Stuttgart 1973.

Schöch, Heinz: Ist Kriminalität normal? – Probleme und Ergebnisse der Dunkelfeldforschung –, in: Göppinger, Hans / Kaiser, Günther (Hrsg.): Kriminologische Gegenwartsfragen: Kriminologie und Strafverfahren, Neuere Ergebnisse zur Dunkelfeldforschung in Deutschland, Bericht über die XVIII. Tagung der Gesellschaft für die gesamte Kriminologie vom 9. Bis 12. Oktober 1975 in Freiburg, Stuttgart 1976, S. 211 – 228.

Schöch, Heinz: Effektivität der Sanktionspraxis bei Alkoholdelikten im Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, in: Schuh, Jörg (Hrsg.): Verkehrsdelinquenz, Grüsch 1989, S. 115 – 133.

Schöch, Heinz: Kriminologische und sanktionsrechtliche Aspekte der Alkoholdelinquenz im Verkehr, in: NStZ 1991, S. 11 – 17.

Schöch, Heinz: Empfehlen sich Änderungen und Ergänzungen bei den strafrechtlichen Sanktionen ohne Freiheitsentzug? Gutachten C für den 59. Deutschen Juristentag, München 1992.

Schöch, Heinz: Generalprävention und Fahren unter Alkohol, in: Krüger, Hans-Peter (Hrsg.): Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1. Auflage, Stuttgart u.a. 1998, S. 161 – 185.

Schöch, Heinz: Spezial- und generalpräventive Aspekte bei der Bekämpfung der Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr, in: Egg, Rudolf / Geisler, Claudius (Hrsg.): Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, Wiesbaden 2000, S. 111 – 125.

Schöch, Heinz: Alkohol im Straßenverkehr, in: NK 2001, S. 28 – 31.

Schöch, Heinz: Juristische und kriminologische Grundlagen zur Straßenverkehrsdelinquenz, in: Kröber, Hans-Ludwig / Dölling, Dieter / Leygraf, Norbert / Sass, Henning (Hrsg.): Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Band 4, Kriminologie und Forensische Psychiatrie, Heidelberg 2009, S. 578 – 598.

Schönke, Adolf / Schröder, Horst: Strafgesetzbuch, Kommentar, 28. Auflage, München 2010.

Schott, Tillmann: Ausländer vor Gericht, ZJJ 2004, S. 385 – 395.

Schultz, Dietrich: Überlegungen zur Aussetzung der Entziehung der Fahrerlaubnis zur Bewährung, in: BA 1980, S. 1 – 14.

Schultz, Dietrich: Möglichkeiten und Grenzen des bisherigen verkehrsrechtlichen Sanktionensystems – Überlegungen zu einer Reform der Entziehung der Fahrerlaubnis und des Fahrverbots, in: BA 1982, S. 315 – 334.

Schultz, Hans: Verkehrsdelikte, in: Sieverts, Rudolf / Schneider, Hans Joachim (Hrsg.): Handwörterbuch der Kriminologie, Band 3, 2. Auflage, Berlin 1975, S. 488 – 515.

Schulz, Uwe: Wegfall der Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB durch Zeitablauf, in: NZV 1997, S. 62 – 65.

Schulz, Uwe: Die tätige Reue gem. § 142 IV StGB aus dogmatischer und rechtspolitischer Sicht, in: NJW 1998, S. 1440 – 1444.

Schünemann, Bernd: Überkriminalisierung und Perfektionismus als Krebsschaden des Verkehrsstrafrechts, oder: Deutschland – ein Land der kriminellen Autofahrer? In: DAR 1998, S. 424 – 433.

Schwerdtner, Erhardt: Unfallflucht unter Alkoholeinfluss, Med. Diss. Mainz 1964.

Schwind, Hans-Dieter: Kann die Einhaltung von Verkehrsvorschriften verbessert werden? Überlegung zur Effektivität von Prävention und Kontrolle aus kriminologischer Sicht, in: NZV 1999, S. 145 – 149.

Schwind, Hans-Dieter: Kriminologie: Eine praxisorientierte Einführung mit Beispielen, 21. Auflage, Heidelberg 2011.

Seehon, Johann: Die Abkürzung der Sperrfrist beim Entzug der Fahrerlaubnis in der Praxis, in: DAR 1979, S. 321 – 323.

Seier, Jürgen: Anmerkung zu BGH, Urteil vom 20. 2. 2003 – 4 StR 229/02, in: NZV 2003, S. 490 – 491.

Seier, Jürgen: Verteidigung in Straßenverkehrssachen, Köln 2012.

Seiler, Viktor: Erwerb der Fahrerlaubnis auf Weisung des Strafrichters? Bemerkungen zur Frage der Strafaussetzung zur Bewährung bei wiederholtem Verstoß gegen § 21 StVG, in: DAR 1974, S. 260 – 266.

Seiler, Viktor: Fahren ohne Fahrerlaubnis, Jur. Diss. Regensburg 1982.

Senge, Lothar (Hrsg.): Karlsruher Kommentar zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 3. Auflage, München 2006.

Sömen, Hans-Dieter: Täterklassifikation und Rückfallprognose beim Verkehrsdelikt Trunkenheit am Steuer, in: ZVS 1975, S. 77 – 89; S. 153 – 160.

Sömen, Hans-Dieter: Grundlagen von Selektions- und Nachschulungsmaßnahmen bei erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern, in: ZVS 1988, S. 98 – 107.

Sonnen, Bernd Rüdeger: Jugendarrest, in: Cornel, Heinz / Kawamura-Reindl, Gabriele / Maelicke, Bernd / Sonnen, Bernd Rüdeger (Hrsg.): Resozialisierung: Handbuch, 3. Auflage, Baden-Baden 2009, S. 154 – 162.

Sowada, Christoph: Die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) bei Taten der allgemeinen Kriminalität, in: NStZ 2004, S. 169 – 175.

Sowada, Christoph: Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter – bei sogenannten Zusammenhangstaten (insbesondere mit Blick auf das strafrichterliche Fahrverbot) –, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 42. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2004, S. 142 – 153 (= BA 2004, S. 151 – 159).

Spendel, Günter: Actio libera in causa und Verkehrsstraftaten, in: JR 1997, S. 133 – 137.

Spiess, Gerhard: Sanktionspraxis und Rückfallstatistik. Die Bedeutung rückfallstatistischer Befunde für die Dokumentation und Bewertung der Entwicklung des Sanktionensystems, in: BewHi 2012, S. 17 – 39.

Staak, Michael / Mittmeyer, Hans-Joachim: Verkehrsunfallflucht und Alkoholisierung – Eine medizinisch-soziologische Analyse von 2203 abgeschlossenen Strafverfahren, in: BA 1973, S. 310 – 321.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Die Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010, Wiesbaden 2011. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 1: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 1.3: Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage der Volkszählung 1987 (Westen) bzw. 1990 (Osten) 2011, Wiesbaden 2013. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 1: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 2: Ausländische Bevölkerung sowie Einbürgerungen 2004, Wiesbaden 2005. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 1: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Reihe 2: Ausländische Bevölkerung 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8: Verkehr, Reihe 1.1: Verkehr aktuell 05/2013, Wiesbaden 2013. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8: Verkehr, Reihe 7: Verkehrsunfälle 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 10: Rechtspflege, Reihe 3: Strafverfolgung Jahrgänge 1980-2011, Wiesbaden. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 10: Rechtspflege, Reihe 2.6: Staatsanwaltschaften 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Lange Reihen zur Strafverfolgungsstatistik, I.2: Lange Reihen über verurteilte Deutsche und Ausländer nach Art der Straftat, Altersklassen und Geschlecht (Deutschland seit 2007), Stand: 30.11.2012, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Lange Reihen zur Strafverfolgungsstatistik, II.1: Verurteilte nach ausgewählten Straftaten, Geschlecht und Altersgruppen (Früheres Bundesgebiet einschl. Berlin-West, seit 1995 einschl. Gesamt-Berlin), Stand: 30.11.2012, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Lange Reihen zur Strafverfolgungsstatistik, II.2: Verurteilte nach ausgewählten Straftaten, Geschlecht und Altersgruppen (Deutschland seit 2007), Stand: 30.11.2012, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch 2006, Wiesbaden 2006.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch 2012: Deutschland und Internationales, Wiesbaden 2012.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle: Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2010, Wiesbaden 2011. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle: Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle: Unfälle von 18- 24-Jährigen im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle: Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle: Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehrsunfälle: Zeitreihen 2011, Wiesbaden 2012. Internet-Publikation: www.destatis.de

Statistisches Bundesamt / Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (Hrsg.): Datenreport 2011: Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland, Band I, Bonn 2011.

Steenbock, Maike: Über die Unfallflucht als Straftat: Eine kritische Untersuchung zum Zusammenhang der Strafbarkeit der Unfallflucht mit den Besonderheiten des Straßenverkehrs, Jur. Diss. Hamburg 2003, Frankfurt am Main u.a. 2004.

Steinberg, Georg: § 316 a StGB – Perspektiven einer begrüßenswerten auslegungsmethodischen Trendwende, in: NZV 2007, S. 545 – 552.

Stephan, Egon: Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. Die Bewährung in den ersten fünf Jahren nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, in: ZVS 1984, S. 28 – 34.

Stephan, Egon: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttätern in den ersten zwei Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte, in: ZVS 1986, S. 2 – 8.

Stephan, Egon: Nötigung im Straßenverkehr aus der Sicht des Psychologen, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 26. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1988, S. 185 – 214.

Stephan, Egon: Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmißbrauch – Ein Abschied von individuellen und gesellschaftlichen Illusionen ist notwendig, in: BA 1988, S. 201 – 227.

Stephan, Egon: „Bedingte Eignung“, eine Chance für die Verkehrssicherheit und den alkoholauffälligen Kraftfahrer II. Individualisierte Wiedererteilung der Fahrerlaubnis im Verwaltungsrecht, in: DAR 1989, S. 125 – 135.

Stephan, Egon: Zur „Kontra-Präventivwirkung des Nichtwissens“ bei Alkoholdelikten im Straßenverkehr, in: Egg, Rudolf / Geisler, Claudius (Hrsg.): Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, Wiesbaden 2000, S. 161 – 180.

Stephan, Egon: Verkehrsdelikte. Psychopathologische, strafrechtlich-forensische sowie sozial- und entwicklungspsychologische Aspekte von Rechtsverstößen junger Verkehrsteilnehmer, in: Lempp, Reinhart / Schütze, Gerd / Köhnken, Günter (Hrsg.): Forensische Psychiatrie und Psychologie des Kindes- und Jugendalters, 2. Auflage, Darmstadt 2003, S. 290 – 298.

Stöckel, Heinz: Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 2001, S. 83 – 89.

Storz, Renate: Jugendstrafrechtliche Reaktionen und Legalbewährung: Ergebnisse einer Untersuchung zur erneuten justitiellen Registrierung nach formeller und informeller jugendstrafrechtlicher Sanktionierung von Jugendlichen des Geburtsjahrgangs 1961 anhand von Daten des Bundeszentralregisters, in: Bundesministerium der Justiz (Hrsg.): Diversion im Jugendstrafverfahren der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1992, S. 133 – 220.

Streng, Franz: Modernes Sanktionenrecht? In: ZStW 111 (1999), S. 827 – 862.

Streng, Franz: „Actio liber in causa", in: Egg, Rudolf / Geisler, Claudius (Hrsg.): Alkohol, Strafrecht und Kriminalität, Wiesbaden 2000, S. 69 – 96.

Streng, Franz: „actio libera in causa" und Vollrauschstrafbarkeit – rechtspolitische Perspektiven, in: JZ 2000, S. 20 – 27.

Streng, Franz: Strafrechtliche Sanktionen: Die Strafzumessung und ihre Grundlagen, 2. Auflage, Stuttgart 2002.

Streng, Franz: Die Wirksamkeit strafrechtlicher Sanktionen – Zur Tragfähigkeit der Austauschbarkeitsthese, in: Lösel, Friedrich / Bender, Doris / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Kriminologie und wissensbasierte Kriminalpolitik. Entwicklungs- und Evaluationsforschung, Mönchengladbach 2007, S. 65 – 92.

Streng, Franz: Jugendstrafrecht, 3. Auflage, Heidelberg u.a. 2012.

Strohmayer, Elisabeth: Frauen am Steuer, in: Das österreichische Verkehrsjournal 2008, 2. Jahrgang, Heft 08, S. 52 – 69.

Sunder, Max Th.: Muß den Richtern die Befugnis zum Entzug der Fahrerlaubnis entzogen werden? In: BA 1979, S. 65 – 75.

Sutterer, Peter: Möglichkeiten rückfallstatistischer Auswertungen anhand von Bundeszentralregisterdaten. Zur Konzeption von KOSIMA, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 173 – 214.

Sutterer, Peter / Spiess, Gerhard: Rückfall und Sanktion – Möglichkeiten und Grenzen statistischer Auswertungen mit Bundeszentralregisterdaten, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 215 – 243.

Thirolf, Rudolf Michael: Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB: Ein Reformvorschlag unter Berücksichtigung einer empirischen Untersuchung, Jur. Diss. Frankfurt am Main 1992.

Tolksdorf, Klaus: Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheits- und Drogenfahrt – Rechtsprechung und Wirklichkeit –, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 33. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1995, S. 79 – 89.

Traulsen, Monika: Entwarnung – Zur Entwicklung der Kriminalität junger Ausländer, in: DVJJ-Journal 2000, S. 398 – 402.

Unfallforschung der Versicherer / Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Hrsg.): Regelverstöße im Straßenverkehr- Häufigkeit – Schadenfolgen – Sanktionierung – Prävention, Berlin 2011.
Internet-Publikation: www.udv.de/publikationen/forschungsberichte

Utzelmann, Hans D.: Die Bedeutung der Rückfallquote von Teilnehmern an Kursen nach dem Modell „Mainz 77" unter neuen Gesichtspunkten, in: BA 1984, S. 396 – 402.

Vaucher, Steve: Strassenverkehrsdelinquenz in der Schweiz: Verurteilte, Prävalenzraten und Sanktionen, in: Bundesamt für Statistik (Hrsg.): Statistik der Schweiz, Neuchâtel 1999.

Vaucher, Steve: Rückfallstatistische Untersuchungen in der Schweiz am Beispiel der Verkehrsdelinquenz, in: Heinz, Wolfgang / Jehle, Jörg-Martin (Hrsg.): Rückfallforschung, Wiesbaden 2004, S. 335 – 344.

Verrel, Torsten / Käufl, Michael: „Warnschussarrest" – Kriminalpolitik wider besseres Wissen? In: NStZ 2008, S. 177 – 181.

Viehmann, Horst: Reform des Jugendstrafrechts (zu Werwigk-Hertneck / Rebmann, ZRP 2003, 225), in: ZRP 2003, S. 377 – 378.

Vierhaus: Andreas: Tatsächliche Unfallverursachung und die „Verursachung nach den Umständen" im Tatbestand des § 142 StGB, Jur. Diss. Bonn 2009.

Vollrath, Mark / Krüger, Hans-Peter: Auswirkungen der „Androhung" 0.5-Promille Grenze im Kontext längerfristiger Entwicklungen, in: BA 1999, S. 349 – 361.

Voß-Broemme, Heidemarie: Nötigung im Straßenverkehr, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. (Hrsg.): 26. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg 1988, S. 145 – 164.

Walz, (o.A.): Der strafrechtliche Schutz des Kraftfahrzeugverkehrs im Entwurf 1925, in: DJZ 1927, S. 809 – 810.

Warda, Günter: Obligatorische Entziehung der Fahrerlaubnis, in: JZ 1962, S. 304 – 306.

von Weber, Hellmuth: Die Rechtsnatur der Entziehung der Fahrerlaubnis, JZ 1960, S. 52 – 54.

Weber, Ulrich: Die Überspannung der staatlichen Bußgeldgewalt – Kritische Bemerkungen des materiellen Ordnungswidrigkeitenrechts – in: ZStW 92 (1980), S. 313 – 345.

Weigelt, Enrico: Bewähren sich Bewährungsstrafen? Eine empirische Untersuchung der Praxis und des Erfolgs der Strafaussetzung von Freiheits- und Jugendstrafen, Jur. Diss. Göttingen 2009.

Weigend, Thomas: Zur Rolle des Strafrechts im Straßenverkehr, in: Kühne, Hans-Heiner (Hrsg.): Festschrift für Koichi Miyazawa, 1. Auflage, Baden-Baden 1995, S. 549 – 560.

Weinand, Manfred / Undeutsch, Udo: Verkehrsauffällige Straftäter – Begutachtung und Rehabilitation, in: BewHi 1996, S. 99 – 116.

Welzel, Uve: Zur Rückfallprognose bei dem Delikt „Trunkenheit beim Führen von Kraftfahrzeugen“ – Eine Bewährungskontrolle von Fahreignungsgutachten –, Nat. Diss. Köln 1976.

Wember, Maren: Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG), Jur. Diss. Köln 2010, in: Strafrecht in Forschung und Praxis, Band 194, 1. Auflage, Hamburg 2010.

Wernitznig, Beate: Strafverfolgung und Sanktionierung bei deutschen und ausländischen Jugendlichen und Heranwachsenden: Eine Untersuchung am Beispiel des Einbruchsdiebstahls, Jur. Diss. Konstanz 2002.

Werwigk-Hertneck, Corinna / Rebmann, Frank: Reformbedarf im Bereich des Jugendstrafrechts? In: ZRP 2003, S. 225 – 230.

Wetzels, Ulrich: Bedingungen der Unfallflucht, Phil. Diss. Köln 1999.

Wimmer, August: Kriminelles Unrecht und Ordnungswidrigkeiten im künftigen Straßenverkehrsrecht, in: DAR 1957, S. 169 – 172.

Wimmer, August: Kriminelle fahrlässige Verletzung und Gefährdung im Straßenverkehr, in: DAR 1958, S. 145 – 155.

Wirth, Ingo: Kriminalistik-Lexikon, 4. Auflage, Heidelberg u.a. 2011.

Wölfl, Bernd: Die Geltung der Regelvermutung des § 69 II StGB im Jugendstrafrecht, NZV 1999, S. 69 – 71.

Wolters, Gereon: Das sechste Gesetz zur Reform des Strafrechts, in: JZ 1998, S. 397 – 400.

Zabel, Gert E.: Nachschulung für Alkoholtäter im Erst- und Wiederholungsfall, in: BA 1985, S. 115 – 129.

Zabel, Gert E.: Fahrverbot – eine stumpfe Waffe gegenüber Alkoholtätern, Unfallflüchtigen sowie bei Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen? In: BA 1995, S. 254 – 267.

Tabellenanhang

1. Vorbemerkung

Die folgenden Tabellen weisen detailliert die Ergebnisse der in der vorliegenden Untersuchung dargestellten Auswertungen aus. Sie enthalten die absoluten Zahlen sowie zum Teil die Prozentwerte zu den in den Schaubildern und im Text der Arbeit zitierten Ergebnissen. Hierbei ist zu beachten, dass für jede Tabelle die Fälle ausgeschlossen wurden, die sich nicht einer der gebildeten Kategorien zuordnen lassen. Das hat zu Konsequenz, dass sich die Werte in den einzelnen Tabellen nicht immer zur Gesamtzahl der Bezugs- bzw. Folgeentscheidungen addieren lassen. Soweit die Tabellen Delikte aufführen, sind damit grundsätzlich die Delikte der Bezugsentscheidung gemeint, es sei denn, es ist ausdrücklich etwas anderes vermerkt.

Tabelle 0a: Verteilung der Straßenverkehrsdelikte in der Bezugsentscheidung

Delikt	Absolut (abs.)	Relativ (in %)
Gesamt	259.121	100%
§ 142 StGB	32.417	12,5%
§ 315 b StGB	2.161	0,8%
§ 315 c-Rest StGB	6.335	2,4%
§ 315 c I Nr. 1a StGB	26.839	10,4%
§ 316 StGB	83.926	32,4%
§ 323 a StGB	1.720	0,7%
§ 222 StGB	549	0,2%
§ 229 StGB	2.147	0,8%
§ 240 StGB	1.796	0,7%
§ 21 StVG	85.216	32,9%
§ 6 PflVG	16.015	6,2%

Tabelle 0a zeigt die Gesamtzahl der Fälle für die verschiedenen Straßenverkehrsdelikte der Bezugsentscheidung. Soweit die in den folgenden Tabellen berichteten Gesamtzahlen von den Werten in *Tabelle 0a* abweichen, ist das darauf zurückzuführen, dass mindestens eine der in den Tabellen ausgewerteten Variablen für die restliche Anzahl der Fälle fehlend ist.

2. Tabellen zu Kapitel 6

Tabelle 6.1a: Verteilung der Straßenverkehrsdelikte in der Bezugsentscheidung im Detail

Delikt	Norm	abs.	in %
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	**§ 142 StGB**	**32.417**	**100%**
	§ 142 I Nr. 1	23.191	72%
	§ 142 I Nr. 2	3.865	12%
	§ 142 II Nr. 1	81	0,2%
	§ 142 II Nr. 2	53	0,2%
	Zuordnung nicht eindeutig möglich	5.227	16%
Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr	**§ 315 b StGB**	**2.161**	**100%**
	§ 315 b I Nr. 1	134	6%
	§ 315 b I Nr. 2	731	34%
	§ 315 b I Nr. 3	776	36%
	Zuordnung nicht eindeutig möglich	520	24%
	§ 315 b I, III (Strafverschärfung)	38	2%
	§ 315 b I, IV (Vorsatz-Fahrlässigkeit-Kombination)	401	19%
	§ 315 b I, V (Fahrlässigkeit)	124	6%
Gefährdung des Straßenverkehrs ohne Alkohol	**§ 315 c-Rest StGB**	**6.335**	**100%**
	§ 315 c I Nr. 1b	1.009	16%
	§ 315 c I Nr. 2a	479	8%
	§ 315 c I Nr. 2b	2.916	46%
	§ 315 c I Nr. 2c	100	2%
	§ 315 c I Nr. 2d	287	5%
	§ 315 c I Nr. 2e	44	1%
	§ 315 c I Nr. 2f	84	1%
	§ 315 c I Nr. 2g	10	0,2%
	Zuordnung nicht eindeutig möglich	1.406	22%
	ohne Fahrlässigkeit	1.352	21%
	mit Fahrlässigkeit	4.983	79%
Gefährdung des Straßenverkehrs mit Alkohol	**§ 315 c I Nr. 1a StGB**	**26.839**	**100%**
	ohne Fahrlässigkeit	620	2%
	mit Fahrlässigkeit	26.219	98%
Trunkenheit im Verkehr	**§ 316 StGB**	**83.926**	**100%**
	Vorsatz	23.472	28%
	Fahrlässigkeit	58.852	70%
	Zuordnung nicht eindeutig möglich	1.602	2%

Delikt	Norm	abs.	in %
Fahren ohne Fahrerlaubnis	**§ 21 StVG**	**85.216**	**100%**
	§ 21 I Nr. 1	65.319	77%
	§ 21 I Nr. 2	4.548	5%
	§ 21 II Nr. 1	5.375	6%
	§ 21 II Nr. 2	994	1%
	§ 21 II Nr. 3	78	0,1%
	§ 21 III	191	0,2%
	Zuordnung nicht eindeutig möglich	8.711	10%
	ohne Fahrlässigkeit nach § 21 II Nr. 1 StVG	79.792	94%
	mit Fahrlässigkeit nach § 21 II Nr. 1 StVG	5.424	6%

Tabelle 6.2a: Straßenverkehrsdelikte in der Bezugsentscheidung – alle und nur schwerstes im Vergleich

	Alle Straßenverkehrsdelikte der Bezugsentscheidung	**Nur schwerstes Delikt der Bezugsentscheidung**	**Anteil schwerstes Delikt**
§ 142 StGB	41.209	32.417	79%
§ 315 b StGB	2.829	2.161	76%
§ 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB	5.695	5.190	91%
§ 315 c I Nr. 1a StGB	27.647	26.839	97%
§ 316 StGB	102.148	83.926	82%
§ 323 a StGB	1.754	1.720	98%
§ 222 StGB	671	549	82%
§ 229 StGB	11.745	2.147	18%
§ 240 StGB	3.311	1.796	54%
§ 21 StVG	98.771	85.216	86%
§ 6 PflVG	26.113	16.015	61%

Tabelle 6.2b: Verdrängung von Straßenverkehrsdelikten in der Bezugsentscheidung

Straßenverkehrsdelikt als nachrangiges Delikt der Bezugsentscheidung	Verdrängt durch / abstrakt schwerstes Delikt	
	Straßenverkehrsdelikte[1]	Nicht-Straßenverkehrsdelikte[2]
§ 142 StGB (n= 8.792)	7.222	1.570
§ 315 b StGB (n=668)	65	603
§ 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB (n=505)	338	167
§ 315 c I Nr. 1a StGB (= 808)	200	608
§ 316 StGB (n=18.222)	15.015	3.207
§ 323 a StGB (n=34)	11	23
§ 222 StGB (n=122)	108	14
§ 229 StGB (n=9.598)	7.186	2.412
§ 240 StGB (n=1.515)	1.136	379
§ 21 StVG (n=13.555)	5.536	8.019
§ 6 PflVG (n= 10.098)	5.337	4.761

Tabelle 6.2c: Straßenverkehrsdelikte als einzige Straftat in der Bezugsentscheidung

	abs.	Anteil an den jeweiligen Bezugsentscheidungen
§ 142 StGB	25.896	63%
§ 315 b StGB	851	30%
§ 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB	2.531	44%
§ 315 c I Nr. 1a StGB	15.944	58%
§ 316 StGB	80.666	79%
§ 21 StVG	60.535	61%
§ 6 PflVG	15.944	61%

[1] Zur Zusammensetzung der Verkehrsdelikte vgl. Tabelle 6.2d.

[2] Von einer detaillierten Darstellung der Zusammensetzung der Nicht-Verkehrsdelikte wird abgesehen. Soweit erwähnenswerte Kombinationen von Verkehrsdelikten und Delikten der „klassischen" Kriminalität im Datensatz vorliegen, werden die entsprechenden Häufigkeiten sowie relativen Anteile im Rahmen der jeweiligen Analyse ausdrücklich genannt, vgl. *Kapitel 6, 1.5*.

Tabelle 6.2d: Kombinationen von Straßenverkehrsdelikten untereinander in der Bezugsentscheidung

Bezugsdelikt	Nachrangige Delikte der Bezugsentscheidung					
	§ 142 StGB	§ 315 b StGB	§ 315 c I Nr. 1b, 2a-g	§ 315 c I Nr. 1a StGB	§ 316 StGB	§ 323 a StGB
§ 142 StGB	-	-	-	-	2.085	-
§ 315 b StGB	77	-	58	21	48	-
§ 315 c-Rest (davon: § 315 c I Nr. 1b, 2a-g[3])	674 (449)	37 (32)	28	24 (5)	181 (24)	1 (0)
§ 315 c I Nr. 1a StGB	5.917[4]	15	176	-	4.491[5]	10
§ 316 StGB	-	-	-	-	-	-
§ 323 a StGB	50	7	1	63	271	-
§ 222 StGB	29	5	74	91	6	-
§ 229 StGB	441	-	-	-	39	-
§ 240 StGB	34	1	-	1	71	-
§ 21 StVG	-	-	-	-	7.823	-
§ 6 PflVG	-	-	-	-	-	-

Bezugsdelikt	Nachrangige Delikte der Bezugsentscheidung					
	§ 222 StGB	§ 229 StGB	§ 240 StGB	§ 21 StVG	§ 6 PflVG	sonstige Verkehrsdelikte[6]
§ 142 StGB	-	-	-	2.171	169	507
§ 315 b StGB	-	138[7]	434	66	11	
§ 315 c-Rest (davon: § 315 c I Nr. 1b, 2a-g)	- (-)	1.530 (1.359)	608 (573)	336 (145)	31 (22)	46 (37)
§ 315 c I Nr. 1a StGB	-	4.864	47	2.303	98	61
§ 316 StGB	-	-	-	-	216	
§ 323 a StGB	-	8	-	71	5	1
§ 222 StGB	-	156	-	39	1	
§ 229 StGB	-	-	-	449	58	10
§ 240 StGB	-	21	-	101	16	
§ 21 StVG	-	-	-	-	4.732	
§ 6 PflVG	-	-	-	-	-	

[3] Diese Deliktbezeichnung meint, dass hier – im Gegensatz zu § 315 c-Rest StGB – tatsächlich nur diejenigen Eintragungen gezählt werden, die sich ausdrücklich auf die Tatmodalitäten des § 315 c I Nr. 1b, 2a-g StGB beziehen.

[4] In 3.951 Fällen treten noch Straftaten gemäß § 316 StGB hinzu.

[5] In 3.951 Fällen treten noch Straftaten gemäß § 142 StGB hinzu.

[6] „Sonstige Verkehrsdelikte" bedeutet, dass hier alle Straßenverkehrsstraftaten erfasst werden, bei denen aufgrund von Kodierungs- oder Eintragungsfehlern eine genaue Zuordnung zu den Deliktformen nicht möglich war bzw. ein sonstiger fehlerhafter Eintrag vorlag.

[7] In 26 Fällen liegt daneben noch § 229 StGB, in 15 Fällen noch § 303 StGB vor.

Tabelle 6.3a: Altersverteilung in der Bezugsentscheidung

Alter zur Tatzeit in Jahren	Straßenverkehrsdelikte				Nicht-Straßenverkehrsdelikte			
	mit §§ 45, 47 JGG		ohne §§ 45, 47 JGG		mit §§ 45, 47 JGG		ohne §§ 45, 47 JGG	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
14	2.103	0,8%	184	0,1%	50.761	6,4%	6.985	1,2%
15	13.196	5,1%	1.360	0,6%	52.758	6,7%	10.018	1,7%
16	13.690	5,3%	2.457	1,1%	51.527	6,5%	12.890	2,2%
17	11.284	4,4%	2.774	1,3%	47.090	5,9%	14.319	2,5%
18	9.652	3,7%	5.726	2,6%	43.587	5,5%	19.063	3,3%
19	8.833	3,4%	6.354	2,9%	40.586	5,1%	20.876	3,6%
20	8.240	3,2%	6.652	3,1%	36.785	4,6%	21.919	3,8%
21	7.835	3,0%	7.797	3,6%	27.527	3,5%	26.719	4,6%
22	7.587	2,9%	7.579	3,5%	25.524	3,2%	25.373	4,4%
23	7.351	2,8%	7.351	3,4%	24.097	3,0%	24.064	4,2%
24	6.654	2,6%	6.654	3,1%	20.923	2,6%	20.910	3,6%
25	6.161	2,4%	6.161	2,8%	19.760	2,5%	19.748	3,4%
26	5.712	2,2%	5.712	2,6%	18.033	2,3%	18.022	3,1%
27	5.349	2,1%	5.349	2,5%	16.328	2,1%	16.321	2,8%
28	4.954	1,9%	4.954	2,3%	15.240	1,9%	15.230	2,6%
29	4.949	1,9%	4.949	2,3%	14.545	1,8%	14.541	2,5%
30	4.630	1,8%	4.630	2,1%	13.900	1,8%	13.899	2,4%
31	4.672	1,8%	4.672	2,1%	14.030	1,8%	14.028	2,4%
32	5.049	1,9%	5.049	2,3%	13.935	1,8%	13.935	2,4%
33	5.054	2,0%	5.054	2,3%	13.777	1,7%	13.777	2,4%
34	4.983	1,9%	4.983	2,3%	13.429	1,7%	13.428	2,3%
35	5.335	2,1%	5.335	2,5%	13.209	1,7%	13.209	2,3%
36	5.391	2,1%	5.390	2,5%	13.008	1,6%	13.007	2,3%
37	5.452	2,1%	5.452	2,5%	12.680	1,6%	12.680	2,2%
38	5.502	2,1%	5.502	2,5%	12.599	1,6%	12.599	2,2%
39	5.636	2,2%	5.636	2,6%	12.293	1,6%	12.293	2,1%
40	5.587	2,2%	5.587	2,6%	11.772	1,5%	11.772	2,0%
41	5.493	2,1%	5.493	2,5%	11.240	1,4%	11.240	2,0%
42	5.242	2,0%	5.242	2,4%	10.586	1,3%	10.586	1,8%
43	4.952	1,9%	4.952	2,3%	10.083	1,3%	10.083	1,8%
44	4.724	1,8%	4.724	2,2%	9.174	1,2%	9.174	1,6%
45	4.378	1,7%	4.378	2,0%	8.470	1,1%	8.470	1,5%
46	4.147	1,6%	4.147	1,9%	7.942	1,0%	7.942	1,4%
47	3.833	1,5%	3.833	1,8%	7.464	0,9%	7.464	1,3%
48	3.595	1,4%	3.595	1,7%	7.013	0,9%	7.013	1,2%
49	3.352	1,3%	3.352	1,5%	6.526	0,8%	6.526	1,1%
50	3.208	1,2%	3.208	1,5%	5.990	0,8%	5.990	1,0%
51	3.009	1,2%	3.009	1,4%	5.554	0,7%	5.554	1,0%
52	2.782	1,1%	2.782	1,3%	5.251	0,7%	5.251	0,9%
53	2.602	1,0%	2.602	1,2%	5.039	0,6%	5.039	0,9%
54	2.458	0,9%	2.458	1,1%	4.511	0,6%	4.511	0,8%
55	2.108	0,8%	2.108	1,0%	3.966	0,5%	3.966	0,7%
56	1.935	0,7%	1.935	0,9%	3.526	0,4%	3.526	0,6%
57	1.746	0,7%	1.746	0,8%	3.049	0,4%	3.049	0,5%
58	1.354	0,5%	1.354	0,6%	2.773	0,3%	2.773	0,5%
59	1.601	0,6%	1.601	0,7%	2.985	0,4%	2.985	0,5%
60	1.593	0,6%	1.593	0,7%	2.707	0,3%	2.707	0,5%
61	1.435	0,6%	1.435	0,7%	2.433	0,3%	2.433	0,4%

Alter zur Tatzeit in Jahren	Straßenverkehrsdelikte				Nicht-Straßenverkehrsdelikte			
	mit §§ 45, 47 JGG		ohne §§ 45, 47 JGG		mit §§ 45, 47 JGG		ohne §§ 45, 47 JGG	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
62	1.453	0,6%	1.453	0,7%	2.326	0,3%	2.326	0,4%
63	1.405	0,5%	1.405	0,6%	2.314	0,3%	2.314	0,4%
64	1.266	0,5%	1.266	0,6%	1.933	0,2%	1.933	0,3%
65	1.100	0,4%	1.100	0,5%	1.619	0,2%	1.619	0,3%
66	972	0,4%	972	0,4%	1.352	0,2%	1.352	0,2%
67	778	0,3%	778	0,4%	1.163	0,1%	1.163	0,2%
68	729	0,3%	729	0,3%	965	0,1%	965	0,2%
69	670	0,3%	670	0,3%	855	0,1%	855	0,1%
70	466	0,2%	466	0,2%	640	0,1%	640	0,1%
71	411	0,2%	411	0,2%	572	0,1%	572	0,1%
72	407	0,2%	407	0,2%	521	0,1%	521	0,1%
73	424	0,2%	424	0,2%	489	0,1%	489	0,1%
74	383	0,1%	383	0,2%	400	0,1%	400	0,1%
75	339	0,1%	339	0,2%	366	0,0%	366	0,1%
76	352	0,1%	352	0,2%	288	0,0%	288	0,1%
77	287	0,1%	287	0,1%	280	0,0%	280	0,0%
78	250	0,1%	250	0,1%	213	0,0%	213	0,0%
79	196	0,1%	196	0,1%	142	0,0%	142	0,0%
80	175	0,1%	175	0,1%	138	0,0%	138	0,0%
81	160	0,1%	160	0,1%	110	0,0%	110	0,0%
82	156	0,1%	156	0,1%	93	0,0%	93	0,0%
83	132	0,1%	132	0,1%	82	0,0%	82	0,0%
84	99	0,0%	99	0,0%	57	0,0%	57	0,0%
85	54	0,0%	54	0,0%	19	0,0%	19	0,0%
86	33	0,0%	33	0,0%	17	0,0%	17	0,0%
87	21	0,0%	21	0,0%	14	0,0%	14	0,0%
88	8	0,0%	8	0,0%	4	0,0%	4	0,0%
Gesamt	259.114	100%	217.576	100%	793.061	100%	574.980	100%

Tabelle 6.4a: Altersverteilung bei den Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 315 c I Nr. 1a StGB		§ 316 StGB		§ 323 a StGB		Alle Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
14	10	0,0%	14	0,0%	0	0,0%	24	0,0%
15	46	0,2%	113	0,1%	1	0,1%	160	0,1%
16	119	0,4%	319	0,4%	2	0,1%	440	0,4%
17	219	0,8%	438	0,5%	4	0,2%	661	0,6%
18	958	3,6%	1.432	1,7%	20	1,2%	2.410	2,1%
19	1.089	4,1%	2.043	2,4%	22	1,3%	3.154	2,8%
20	1.076	4,0%	2.328	2,8%	19	1,1%	3.423	3,0%
21	1.141	4,3%	2.497	3,0%	23	1,3%	3.661	3,3%
22	986	3,7%	2.498	3,0%	27	1,6%	3.511	3,1%
23	913	3,4%	2.492	3,0%	26	1,5%	3.431	3,1%
24	784	2,9%	2.354	2,8%	27	1,6%	3.165	2,8%
25	729	2,7%	2.196	2,6%	26	1,5%	2.951	2,6%
26	637	2,4%	1.972	2,3%	23	1,3%	2.632	2,3%
27	599	2,2%	1.919	2,3%	25	1,5%	2.543	2,3%
28	598	2,2%	1741	2,1%	20	1,2%	2.359	2,1%
29	538	2,0%	1.754	2,1%	28	1,6%	2.320	2,1%
30	544	2,0%	1.659	2,0%	27	1,6%	2.230	2,0%
31	540	2,0%	1.746	2,1%	41	2,4%	2.327	2,1%
32	617	2,3%	1.943	2,3%	33	1,9%	2.593	2,3%
33	538	2,0%	2.024	2,4%	26	1,5%	2.588	2,3%
34	562	2,1%	2.021	2,4%	41	2,4%	2.624	2,3%
35	628	2,3%	2.236	2,7%	47	2,7%	2.911	2,6%
36	605	2,3%	2.315	2,8%	44	2,6%	2.964	2,6%
37	661	2,5%	2.264	2,7%	67	3,9%	2.992	2,7%
38	672	2,5%	2.379	2,8%	51	3,0%	3.102	2,8%
39	605	2,3%	2.548	3,0%	56	3,3%	3.209	2,9%
40	650	2,4%	2.592	3,1%	63	3,7%	3.305	2,9%
41	672	2,5%	2.526	3,0%	79	4,6%	3.277	2,9%
42	603	2,2%	2.449	2,9%	63	3,7%	3.115	2,8%
43	568	2,1%	2.306	2,7%	64	3,7%	2.938	2,6%
44	546	2,0%	2.194	2,6%	78	4,5%	2.818	2,5%
45	551	2,1%	2.063	2,5%	49	2,8%	2.663	2,4%
46	506	1,9%	1.980	2,4%	66	3,8%	2.552	2,3%
47	473	1,8%	1.764	2,1%	73	4,2%	2.310	2,1%
48	455	1,7%	1.718	2,0%	52	3,0%	2.225	2,0%
49	412	1,5%	1.590	1,9%	42	2,4%	2.044	1,8%
50	400	1,5%	1.495	1,8%	46	2,7%	1.941	1,7%
51	363	1,4%	1.363	1,6%	37	2,2%	1.763	1,6%
52	364	1,4%	1.301	1,6%	34	2,0%	1.699	1,5%
53	328	1,2%	1.197	1,4%	30	1,7%	1.555	1,4%
54	309	1,2%	1.135	1,4%	27	1,6%	1.471	1,3%
55	271	1,0%	978	1,2%	22	1,3%	1.271	1,1%
56	250	0,9%	896	1,1%	25	1,5%	1.171	1,0%
57	247	0,9%	790	0,9%	20	1,2%	1.057	0,9%
58	187	0,7%	563	0,7%	13	0,8%	763	0,7%
59	237	0,9%	664	0,8%	19	1,1%	920	0,8%
60	233	0,9%	699	0,8%	15	0,9%	947	0,8%
61	188	0,7%	625	0,7%	12	0,7%	825	0,7%

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 315 c I Nr. 1a StGB		§ 316 StGB		§ 323 a StGB		Alle Straßenverkehrsdelikte unter Alkoholeinfluss	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
62	208	0,8%	617	0,7%	7	0,4%	832	0,7%
63	172	0,6%	593	0,7%	15	0,9%	780	0,7%
64	197	0,7%	485	0,6%	11	0,6%	693	0,6%
65	162	0,6%	431	0,5%	8	0,5%	601	0,5%
66	157	0,6%	357	0,4%	6	0,3%	520	0,5%
67	121	0,5%	263	0,3%	1	0,1%	385	0,3%
68	102	0,4%	228	0,3%	4	0,2%	334	0,3%
69	85	0,3%	197	0,2%	6	0,3%	288	0,3%
70	52	0,2%	119	0,1%	1	0,1%	172	0,2%
71	56	0,2%	97	0,1%	5	0,3%	158	0,1%
72	46	0,2%	82	0,1%	0	0,0%	128	0,1%
73	47	0,2%	70	0,1%	0	0,0%	117	0,1%
74	44	0,2%	71	0,1%	1	0,1%	116	0,1%
75	37	0,1%	39	0,0%	0	0,0%	76	0,1%
76	28	0,1%	41	0,0%	0	0,0%	69	0,1%
77	31	0,1%	27	0,0%	0	0,0%	58	0,1%
78	20	0,1%	24	0,0%	0	0,0%	44	0,0%
79	11	0,0%	11	0,0%	0	0,0%	22	0,0%
80	13	0,0%	12	0,0%	0	0,0%	25	0,0%
81	12	0,0%	6	0,0%	0	0,0%	18	0,0%
82	6	0,0%	14	0,0%	0	0,0%	20	0,0%
83	1	0,0%	3	0,0%	0	0,0%	4	0,0%
84	2	0,0%	3	0,0%	0	0,0%	5	0,0%
85	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
86	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
87	1	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
88	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Gesamt	26.838	100%	83.925	100%	1.720	100%	112.483	100%

Tabelle 6.5a: Altersverteilung bei den „reinen" Straßenverkehrsdelikten des StGB ohne Alkoholeinfluss

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 142 StGB		§ 315 b StGB		§ 315 c-Rest StGB	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
14	113	0,3%	181	8,4%	10	0,2%
15	257	0,8%	200	9,3%	36	0,6%
16	381	1,2%	184	8,5%	71	1,1%
17	420	1,3%	163	7,5%	85	1,3%
18	2.185	6,7%	178	8,2%	432	6,8%
19	1.731	5,3%	159	7,4%	462	7,3%
20	1.387	4,3%	102	4,7%	452	7,1%
21	988	3,0%	54	2,5%	312	4,9%
22	911	2,8%	62	2,9%	252	4,0%
23	856	2,6%	44	2,0%	222	3,5%
24	744	2,3%	53	2,5%	181	2,9%
25	706	2,2%	35	1,6%	170	2,7%
26	662	2,0%	49	2,3%	170	2,7%
27	558	1,7%	33	1,5%	127	2,0%
28	524	1,6%	34	1,6%	145	2,3%
29	575	1,8%	32	1,5%	123	1,9%
30	483	1,5%	39	1,8%	101	1,6%
31	509	1,6%	14	0,6%	123	1,9%
32	529	1,6%	19	0,9%	105	1,7%
33	548	1,7%	32	1,5%	131	2,1%
34	539	1,7%	20	0,9%	119	1,9%
35	588	1,8%	34	1,6%	117	1,8%
36	582	1,8%	28	1,3%	133	2,1%
37	603	1,9%	37	1,7%	137	2,2%
38	609	1,9%	32	1,5%	113	1,8%
39	592	1,8%	25	1,2%	106	1,7%
40	581	1,8%	17	0,8%	107	1,7%
41	565	1,7%	21	1,0%	98	1,5%
42	519	1,6%	17	0,8%	109	1,7%
43	534	1,6%	19	0,9%	104	1,6%
44	504	1,6%	22	1,0%	105	1,7%
45	460	1,4%	16	0,7%	80	1,3%
46	448	1,4%	22	1,0%	75	1,2%
47	459	1,4%	11	0,5%	68	1,1%
48	416	1,3%	16	0,7%	68	1,1%
49	443	1,4%	11	0,5%	77	1,2%
50	393	1,2%	13	0,6%	65	1,0%
51	399	1,2%	11	0,5%	50	0,8%
52	349	1,1%	12	0,6%	70	1,1%
53	381	1,2%	11	0,5%	49	0,8%
54	337	1,0%	14	0,6%	66	1,0%
55	341	1,1%	9	0,4%	24	0,4%
56	308	1,0%	6	0,3%	47	0,7%
57	275	0,8%	6	0,3%	36	0,6%
58	270	0,8%	9	0,4%	34	0,5%
59	307	0,9%	5	0,2%	54	0,9%
60	324	1,0%	8	0,4%	37	0,6%
61	286	0,9%	2	0,1%	45	0,7%
62	302	0,9%	10	0,5%	36	0,6%
63	326	1,0%	4	0,2%	34	0,5%

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 142 StGB		§ 315 b StGB		§ 315 c-Rest StGB	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
64	311	1,0%	3	0,1%	29	0,5%
65	273	0,8%	3	0,1%	34	0,5%
66	265	0,8%	3	0,1%	38	0,6%
67	244	0,8%	3	0,1%	19	0,3%
68	261	0,8%	2	0,1%	25	0,4%
69	262	0,8%	3	0,1%	23	0,4%
70	208	0,6%	0	0,0%	24	0,4%
71	184	0,6%	1	0,0%	9	0,1%
72	217	0,7%	1	0,0%	15	0,2%
73	235	0,7%	1	0,0%	27	0,4%
74	221	0,7%	0	0,0%	12	0,2%
75	209	0,6%	2	0,1%	12	0,2%
76	236	0,7%	2	0,1%	13	0,2%
77	189	0,6%	0	0,0%	16	0,3%
78	184	0,6%	0	0,0%	13	0,2%
79	147	0,5%	1	0,0%	8	0,1%
80	124	0,4%	0	0,0%	11	0,2%
81	121	0,4%	0	0,0%	8	0,1%
82	119	0,4%	0	0,0%	10	0,2%
83	112	0,3%	0	0,0%	5	0,1%
84	86	0,3%	1	0,0%	4	0,1%
85	46	0,1%	0	0,0%	2	0,0%
86	31	0,1%	0	0,0%	1	0,0%
87	16	0,0%	0	0,0%	2	0,0%
88	6	0,0%	0	0,0%	2	0,0%
Gesamt	32.414	100%	2.161	100%	6.335	100%

Tabelle 6.6a: Altersverteilung bei den „anderen" Straßenverkehrsdelikten des StGB

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 222 StGB		§ 229 StGB		§ 240 StGB	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
14	1	0,2%	15	0,7%	4	0,2%
15	2	0,4%	56	2,6%	5	0,3%
16	2	0,4%	58	2,7%	11	0,6%
17	7	1,3%	42	2,0%	5	0,3%
18	37	6,7%	125	5,8%	37	2,1%
19	33	6,0%	92	4,3%	60	3,3%
20	39	7,1%	98	4,6%	80	4,5%
21	29	5,3%	102	4,8%	73	4,1%
22	35	6,4%	75	3,5%	91	5,1%
23	23	4,2%	76	3,5%	56	3,1%
24	21	3,8%	62	2,9%	76	4,2%
25	16	2,9%	50	2,3%	60	3,3%
26	22	4,0%	52	2,4%	65	3,6%
27	11	2,0%	40	1,9%	50	2,8%
28	9	1,6%	46	2,1%	56	3,1%
29	14	2,6%	54	2,5%	45	2,5%
30	11	2,0%	37	1,7%	48	2,7%
31	7	1,3%	44	2,0%	39	2,2%
32	10	1,8%	45	2,1%	49	2,7%
33	5	0,9%	41	1,9%	45	2,5%
34	13	2,4%	39	1,8%	43	2,4%
35	10	1,8%	32	1,5%	40	2,2%
36	12	2,2%	33	1,5%	49	2,7%
37	14	2,6%	39	1,8%	47	2,6%
38	14	2,6%	40	1,9%	43	2,4%
39	14	2,6%	36	1,7%	34	1,9%
40	10	1,8%	36	1,7%	38	2,1%
41	7	1,3%	28	1,3%	44	2,4%
42	8	1,5%	29	1,4%	50	2,8%
43	9	1,6%	22	1,0%	32	1,8%
44	6	1,1%	27	1,3%	31	1,7%
45	5	0,9%	29	1,4%	31	1,7%
46	9	1,6%	23	1,1%	25	1,4%
47	3	0,5%	19	0,9%	18	1,0%
48	0	0,0%	30	1,4%	29	1,6%
49	5	0,9%	27	1,3%	18	1,0%
50	8	1,5%	25	1,2%	20	1,1%
51	3	0,5%	20	0,9%	26	1,4%
52	1	0,2%	18	0,8%	21	1,2%
53	2	0,4%	22	1,0%	21	1,2%
54	4	0,7%	27	1,3%	15	0,8%
55	4	0,7%	21	1,0%	19	1,1%
56	2	0,4%	20	0,9%	16	0,9%
57	3	0,5%	12	0,6%	14	0,8%
58	1	0,2%	16	0,7%	10	0,6%
59	3	0,5%	15	0,7%	15	0,8%
60	4	0,7%	10	0,5%	12	0,7%
61	7	1,3%	15	0,7%	17	0,9%
62	2	0,4%	24	1,1%	8	0,4%
63	4	0,7%	15	0,7%	9	0,5%

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 222 StGB		§ 229 StGB		§ 240 StGB	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
64	4	0,7%	23	1,1%	7	0,4%
65	4	0,7%	10	0,5%	13	0,7%
66	1	0,2%	9	0,4%	5	0,3%
67	1	0,2%	10	0,5%	4	0,2%
68	4	0,7%	12	0,6%	2	0,1%
69	1	0,2%	16	0,7%	2	0,1%
70	2	0,4%	13	0,6%	2	0,1%
71	1	0,2%	8	0,4%	2	0,1%
72	1	0,2%	7	0,3%	0	0,0%
73	2	0,4%	7	0,3%	1	0,1%
74	0	0,0%	6	0,3%	0	0,0%
75	2	0,4%	12	0,6%	4	0,2%
76	2	0,4%	10	0,5%	2	0,1%
77	1	0,2%	6	0,3%	1	0,1%
78	0	0,0%	4	0,2%	0	0,0%
79	0	0,0%	8	0,4%	0	0,0%
80	0	0,0%	7	0,3%	1	0,1%
81	1	0,2%	8	0,4%	0	0,0%
82	0	0,0%	2	0,1%	0	0,0%
83	1	0,2%	4	0,2%	0	0,0%
84	0	0,0%	2	0,1%	0	0,0%
85	0	0,0%	3	0,1%	0	0,0%
86	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
87	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%
88	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Gesamt	549	100%	2.147	100%	1.796	100%

Tabelle 6.7a: Altersverteilung bei den Straßenverkehrsdelikten außerhalb des StGB

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 21 StVG		§ 6 PflVG	
	abs.	in %	abs.	in %
14	1.481	1,7%	274	1,7%
15	12.128	14,2%	352	2,2%
16	11.974	14,1%	569	3,6%
17	9.204	10,8%	697	4,4%
18	3.856	4,5%	392	2,4%
19	2.695	3,2%	447	2,8%
20	2.260	2,7%	399	2,5%
21	2.189	2,6%	427	2,7%
22	2.144	2,5%	506	3,2%
23	2.087	2,4%	556	3,5%
24	1.799	2,1%	553	3,5%
25	1.663	2,0%	510	3,2%
26	1.537	1,8%	523	3,3%
27	1.486	1,7%	501	3,1%
28	1.322	1,6%	459	2,9%
29	1.358	1,6%	428	2,7%
30	1.249	1,5%	432	2,7%
31	1.194	1,4%	415	2,6%
32	1.282	1,5%	417	2,6%
33	1.217	1,4%	447	2,8%
34	1.188	1,4%	398	2,5%
35	1.157	1,4%	446	2,8%
36	1.188	1,4%	402	2,5%
37	1.224	1,4%	359	2,2%
38	1.169	1,4%	380	2,4%
39	1.229	1,4%	391	2,4%
40	1.123	1,3%	370	2,3%
41	1.095	1,3%	358	2,2%
42	1.047	1,2%	348	2,2%
43	988	1,2%	306	1,9%
44	909	1,1%	302	1,9%
45	818	1,0%	276	1,7%
46	736	0,9%	257	1,6%
47	724	0,8%	221	1,4%
48	612	0,7%	199	1,2%
49	550	0,6%	177	1,1%
50	584	0,7%	159	1,0%
51	551	0,6%	186	1,2%
52	460	0,5%	152	0,9%
53	422	0,5%	139	0,9%
54	416	0,5%	108	0,7%
55	326	0,4%	93	0,6%
56	273	0,3%	92	0,6%
57	276	0,3%	67	0,4%
58	206	0,2%	45	0,3%
59	216	0,3%	66	0,4%
60	197	0,2%	54	0,3%
61	179	0,2%	59	0,4%
62	181	0,2%	58	0,4%
63	188	0,2%	45	0,3%

Alter zur Tatzeit in Jahren	§ 21 StVG		§ 6 PflVG	
	abs.	in %	abs.	in %
64	161	0,2%	35	0,2%
65	131	0,2%	31	0,2%
66	103	0,1%	28	0,2%
67	90	0,1%	22	0,1%
68	71	0,1%	18	0,1%
69	62	0,1%	13	0,1%
70	38	0,0%	7	0,0%
71	40	0,0%	8	0,0%
72	28	0,0%	10	0,1%
73	28	0,0%	6	0,0%
74	23	0,0%	5	0,0%
75	18	0,0%	4	0,0%
76	13	0,0%	5	0,0%
77	14	0,0%	2	0,0%
78	4	0,0%	1	0,0%
79	8	0,0%	2	0,0%
80	7	0,0%	0	0,0%
81	4	0,0%	0	0,0%
82	4	0,0%	1	0,0%
83	6	0,0%	0	0,0%
84	1	0,0%	0	0,0%
85	2	0,0%	0	0,0%
86	0	0,0%	0	0,0%
87	1	0,0%	0	0,0%
88	0	0,0%	0	0,0%
Gesamt	85.214	100%	16.015	100%

Tabelle 6.8a: Verteilung der Bezugsentscheidung nach Geschlecht

	Frauen	Männer	Gesamt
§ 142 StGB	8.445	23.959	32.404
§ 315 b StGB	131	2.030	2.161
§ 315 c-Rest StGB	681	5.652	6.333
§ 315 c I Nr. 1a StGB	3.696	23.138	26.834
§ 316 StGB	9.801	74.093	83.894
§ 323 a StGB	341	1.379	1.720
§ 222 StGB	61	488	549
§ 229 StGB	397	1.749	2.146
§ 240 StGB	79	1.717	1.796
§ 21 StVG	8.240	76.960	85.200
§ 6 PflVG	2.762	13.253	16.015
Alle Verkehrsdelikte	34.634	224.418	259.052
Nicht-Verkehrsdelikte	182.809	610.026	792.835

Tabelle 6.9a: Altersverteilung bei den Straßenverkehrsdelikten unter Alkoholeinfluss nach Geschlecht

Alter zur Tatzeit in Jahren	Frauen		Männer	
	abs.	in %	abs.	in %
14	7	0,1%	17	0,0%
15	17	0,1%	143	0,1%
16	19	0,1%	421	0,4%
17	29	0,2%	632	0,6%
18	167	1,2%	2.242	2,3%
19	222	1,6%	2.932	3,0%
20	306	2,2%	3.117	3,2%
21	322	2,3%	3.337	3,4%
22	335	2,4%	3.176	3,2%
23	328	2,4%	3.100	3,1%
24	300	2,2%	2.863	2,9%
25	316	2,3%	2.633	2,7%
26	283	2,0%	2.349	2,4%
27	287	2,1%	2.256	2,3%
28	243	1,8%	2.116	2,1%
29	267	1,9%	2.051	2,1%
30	286	2,1%	1.943	2,0%
31	257	1,9%	2.069	2,1%
32	319	2,3%	2.273	2,3%
33	334	2,4%	2.252	2,3%
34	346	2,5%	2.278	2,3%
35	438	3,2%	2.470	2,5%
36	399	2,9%	2.563	2,6%
37	459	3,3%	2.531	2,6%
38	465	3,4%	2.637	2,7%
39	436	3,2%	2.772	2,8%
40	471	3,4%	2.833	2,9%
41	513	3,7%	2.763	2,8%
42	513	3,7%	2.601	2,6%
43	464	3,4%	2.473	2,5%
44	401	2,9%	2.416	2,5%
45	432	3,1%	2.230	2,3%
46	368	2,7%	2.184	2,2%
47	328	2,4%	1.982	2,0%
48	310	2,2%	1.914	1,9%
49	315	2,3%	1.728	1,8%
50	269	1,9%	1.672	1,7%
51	243	1,8%	1.520	1,5%
52	218	1,6%	1.481	1,5%
53	206	1,5%	1.349	1,4%
54	159	1,1%	1.312	1,3%
55	143	1,0%	1.128	1,1%
56	140	1,0%	1.031	1,0%
57	141	1,0%	915	0,9%
58	112	0,8%	651	0,7%
59	126	0,9%	794	0,8%
60	117	0,8%	829	0,8%
61	113	0,8%	712	0,7%
62	90	0,7%	741	0,8%
63	95	0,7%	685	0,7%

Alter zur Tatzeit in Jahren	Frauen		Männer	
	abs.	in %	abs.	in %
64	78	0,6%	615	0,6%
65	67	0,5%	534	0,5%
66	46	0,3%	474	0,5%
67	37	0,3%	348	0,4%
68	45	0,3%	289	0,3%
69	18	0,1%	270	0,3%
70	12	0,1%	160	0,2%
71	11	0,1%	147	0,1%
72	6	0,0%	122	0,1%
73	6	0,0%	111	0,1%
74	9	0,1%	107	0,1%
75	4	0,0%	72	0,1%
76	5	0,0%	64	0,1%
77	7	0,1%	51	0,1%
78	4	0,0%	40	0,0%
79	0	0,0%	22	0,0%
80	3	0,0%	22	0,0%
81	2	0,0%	16	0,0%
82	2	0,0%	18	0,0%
83	0	0,0%	4	0,0%
84	1	0,0%	4	0,0%
85	0	0,0%	1	0,0%
86	0	0,0%	1	0,0%
87	1	0,0%	0	0,0%
88	0	0,0%	0	0,0%
Gesamt	13.838	100%	98.609	100%

Tabelle 6.10a: Altersverteilung bei § 21 StVG nach Geschlecht

Alter zur Tatzeit in Jahren	Frauen		Männer	
	abs.	in %	abs.	in %
14	132	1,6%	1.349	1,8%
15	671	8,1%	11.456	14,9%
16	770	9,3%	11.202	14,6%
17	836	10,1%	8.364	10,9%
18	427	5,2%	3.428	4,5%
19	362	4,4%	2.333	3,0%
20	292	3,5%	1.967	2,6%
21	251	3,0%	1.938	2,5%
22	238	2,9%	1.905	2,5%
23	249	3,0%	1.838	2,4%
24	202	2,5%	1.597	2,1%
25	197	2,4%	1.466	1,9%
26	176	2,1%	1.361	1,8%
27	191	2,3%	1.295	1,7%
28	146	1,8%	1.176	1,5%
29	146	1,8%	1.211	1,6%
30	137	1,7%	1.111	1,4%
31	116	1,4%	1.078	1,4%
32	146	1,8%	1.136	1,5%
33	132	1,6%	1.085	1,4%
34	134	1,6%	1.054	1,4%
35	124	1,5%	1.033	1,3%
36	138	1,7%	1.050	1,4%
37	146	1,8%	1.078	1,4%
38	149	1,8%	1.020	1,3%
39	140	1,7%	1.089	1,4%
40	144	1,7%	979	1,3%
41	143	1,7%	952	1,2%
42	134	1,6%	913	1,2%
43	118	1,4%	870	1,1%
44	111	1,3%	797	1,0%
45	106	1,3%	712	0,9%
46	96	1,2%	639	0,8%
47	83	1,0%	641	0,8%
48	58	0,7%	554	0,7%
49	48	0,6%	502	0,7%
50	56	0,7%	528	0,7%
51	61	0,7%	490	0,6%
52	53	0,6%	406	0,5%
53	45	0,5%	377	0,5%
54	52	0,6%	364	0,5%
55	39	0,5%	287	0,4%
56	28	0,3%	245	0,3%
57	37	0,4%	239	0,3%
58	20	0,2%	186	0,2%
59	23	0,3%	193	0,3%
60	10	0,1%	187	0,2%
61	15	0,2%	164	0,2%
62	22	0,3%	158	0,2%
63	14	0,2%	174	0,2%

Alter zur Tatzeit in Jahren	Frauen		Männer	
	abs.	in %	abs.	in %
64	14	0,2%	147	0,2%
65	9	0,1%	122	0,2%
66	5	0,1%	98	0,1%
67	3	0,0%	87	0,1%
68	6	0,1%	65	0,1%
69	8	0,1%	54	0,1%
70	8	0,1%	30	0,0%
71	4	0,0%	36	0,0%
72	3	0,0%	25	0,0%
73	3	0,0%	25	0,0%
74	0	0,0%	23	0,0%
75	0	0,0%	18	0,0%
76	1	0,0%	12	0,0%
77	4	0,0%	10	0,0%
78	1	0,0%	3	0,0%
79	1	0,0%	7	0,0%
80	1	0,0%	6	0,0%
81	0	0,0%	4	0,0%
82	1	0,0%	3	0,0%
83	1	0,0%	5	0,0%
84	0	0,0%	1	0,0%
85	1	0,0%	1	0,0%
86	0	0,0%	0	0,0%
87	1	0,0%	0	0,0%
88	0	0,0%	0	0,0%
Gesamt	8.239	100%	76.959	100%

Tabelle 6.11a: Verteilung der Bezugsentscheidung nach Nationalität

	Nichtdeutsche	Deutsche	Gesamt
§ 142 StGB	5.164	27.253	32.417
§ 315 b StGB	256	1.905	2.161
§ 315 c-Rest StGB	1.074	5.261	6.335
§ 315 c I Nr. 1a StGB	3.020	23.819	26.839
§ 316 StGB	9.611	74.315	83.926
§ 323 a StGB	101	1.619	1.720
§ 222 StGB	63	486	549
§ 229 StGB	391	1.756	2.147
§ 240 StGB	313	1.483	1.796
§ 21 StVG	13.045	72.171	85.216
§ 6 PflVG	3.360	12.655	16.015
Alle Verkehrsdelikte	36.398	222.723	259.121
Nicht-Verkehrsdelikte	170.082	623.012	793.094

Tabelle 6.12a: Herkunftsländer der nichtdeutschen Straßenverkehrsstraftäter

		abs.	in %
Türkei		8.698	23,9%
Unmittelbar an Deutschland angrenzende Länder	Dänemark	142	0,4%
	Polen	3.440	9,5%
	Tschechische Republik	556	1,5%
	ehem. CSSR	2	0,0%
	Österreich	1.123	3,1%
	Schweiz	234	0,6%
	Frankreich	1.071	2,9%
	Luxemburg	77	0,2%
	Belgien	237	0,7%
	Niederlande	867	2,4%
Sonstige EU-/EWR-Staaten	Estland	44	0,1%
	Finnland	35	0,1%
	Griechenland	1.042	2,9%
	Irland	25	0,1%
	Italien	2.373	6,5%
	Lettland	73	0,2%
	Litauen	277	0,8%
	Malta	0	0,0%
	Portugal	488	1,3%
	Schweden	58	0,2%
	Slowakei	140	0,4%
	Slowenien	128	0,4%
	Spanien	304	0,8%
	Ungarn	303	0,8%
	Vereinigtes Königreich	444	1,2%
	Zypern	0	0,0%
	Island	7	0,0%
	Liechtenstein	0	0,0%
	Norwegen	29	0,1%
Sonstige europäische Länder	Bulgarien	269	0,7%
	Rumänien	446	1,2%
	Kroatien	1.014	2,8%
	Mazedonien/Makedonien	347	1,0%
	Montenegro	3	0,0%
	Albanien	212	0,6%
	Bosnien und Herzegowina	741	2,0%
	Moldau	71	0,2%
	Russische Föderation	841	2,3%
	ehem. Sowjetunion	9	0,0%
	Serbien	52	0,1%
	ehem. Serbien und Montenegro	1.022	2,8%
	ehem. Jugoslawien	1.251	3,4%
	Ukraine	404	1,1%
	Weißrussland	92	0,3%
	sonst. europ. Nationen	22	0,1%

Afrikanische Länder		1.353	3,7%
Nordamerikanische Länder		580	1,6%
Mittel- und südamerikanische Länder		323	0,9%
Asiatische Länder		2.969	8,2%
Australien und ozeanische Länder		34	0,1%
Sonstige	Staatenlos	92	0,3%
	Ungeklärt	487	1,3%
	ohne Angabe	1.547	4,3%

Tabelle 6.13a: Altersverteilung bei der Straßenverkehrskriminalität nach Nationalität

Alter zur Tatzeit in Jahren	Nichtdeutsche		Deutsche	
	abs.	in %	abs.	in %
14	191	0,5%	1.912	0,9%
15	678	1,9%	12.518	5,6%
16	826	2,3%	12.864	5,8%
17	757	2,1%	10.527	4,7%
18	794	2,2%	8.858	4,0%
19	920	2,5%	7.913	3,6%
20	1.003	2,8%	7.237	3,2%
21	1.084	3,0%	6.751	3,0%
22	1.203	3,3%	6.384	2,9%
23	1.266	3,5%	6.085	2,7%
24	1.227	3,4%	5.427	2,4%
25	1.293	3,6%	4.868	2,2%
26	1.305	3,6%	4.407	2,0%
27	1.268	3,5%	4.081	1,8%
28	1.313	3,6%	3.641	1,6%
29	1.298	3,6%	3.651	1,6%
30	1.202	3,3%	3.428	1,5%
31	1.238	3,4%	3.434	1,5%
32	1.168	3,2%	3.881	1,7%
33	1.163	3,2%	3.891	1,7%
34	1.102	3,0%	3.881	1,7%
35	1.083	3,0%	4.252	1,9%
36	956	2,6%	4.435	2,0%
37	903	2,5%	4.549	2,0%
38	890	2,4%	4.612	2,1%
39	836	2,3%	4.800	2,2%
40	835	2,3%	4.752	2,1%
41	770	2,1%	4.723	2,1%
42	675	1,9%	4.567	2,1%
43	698	1,9%	4.254	1,9%
44	571	1,6%	4.153	1,9%
45	537	1,5%	3.841	1,7%
46	528	1,5%	3.619	1,6%
47	514	1,4%	3.319	1,5%
48	465	1,3%	3.130	1,4%
49	386	1,1%	2.966	1,3%
50	341	0,9%	2.867	1,3%
51	344	0,9%	2.665	1,2%
52	305	0,8%	2.477	1,1%
53	279	0,8%	2.323	1,0%
54	285	0,8%	2.173	1,0%
55	227	0,6%	1.881	0,8%
56	242	0,7%	1.693	0,8%
57	230	0,6%	1.516	0,7%
58	174	0,5%	1.180	0,5%
59	137	0,4%	1.464	0,7%
60	126	0,3%	1.467	0,7%
61	117	0,3%	1.318	0,6%
62	104	0,3%	1.349	0,6%
63	102	0,3%	1.303	0,6%

Alter zur Tatzeit in Jahren	Nichtdeutsche		Deutsche	
	abs.	in %	abs.	in %
64	69	0,2%	1.197	0,5%
65	62	0,2%	1.038	0,5%
66	49	0,1%	923	0,4%
67	44	0,1%	734	0,3%
68	35	0,1%	694	0,3%
69	33	0,1%	637	0,3%
70	21	0,1%	445	0,2%
71	24	0,1%	387	0,2%
72	13	0,0%	394	0,2%
73	17	0,0%	407	0,2%
74	10	0,0%	373	0,2%
75	12	0,0%	327	0,1%
76	11	0,0%	341	0,2%
77	10	0,0%	277	0,1%
78	5	0,0%	245	0,1%
79	6	0,0%	190	0,1%
80	3	0,0%	172	0,1%
81	4	0,0%	156	0,1%
82	2	0,0%	154	0,1%
83	2	0,0%	130	0,1%
84	1	0,0%	98	0,0%
85	2	0,0%	52	0,0%
86	2	0,0%	31	0,0%
87	0	0,0%	21	0,0%
88	0	0,0%	8	0,0%
Gesamt	36.396	100%	222.718	100%

3. Tabellen zu Kapitel 7

Tabelle 7.1a: Art der rechtlichen Reaktion in der Bezugsentscheidung

Delikt	FS/JS o. Bew.		FS/JS m. Bew.		Sonstige ambulante Reaktionen		§§ 45, 47 JGG	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
Nicht-Verkehrsdelikte	23.201	3%	93.394	12%	458.408	58%	218.091	27%
Verkehrsdelikte	1.703	1%	12.842	5%	203.036	78%	41.540	16%
§ 142 StGB	72	0,2%	462	1%	28.926	89%	2.957	9%
§ 315 b StGB	10	0,5%	127	6%	1.182	55%	842	39%
§ 315 c-Rest StGB	21	0,3%	237	4%	5.819	92%	258	4%
§ 315 c I Nr. 1a StGB	168	1%	1.587	6%	24.929	93%	155	1%
§ 316 StGB	251	0,3%	3.352	4%	79.742	95%	581	1%
§ 323 a StGB	41	2%	242	14%	1.435	83%	2	0,1 %
§ 222 StGB	36	7%	245	45%	268	49%	0	0%
§ 229 StGB	12	1%	55	3%	1.944	91%	136	6%
§ 240 StGB	12	1%	74	4%	1.700	95%	10	1%
§ 21 StVG	1.075	1%	6.349	7%	43.963	52%	33.829	40%
§ 6 PflVG	5	0,03%	112	1%	13.128	82%	2.770	17%

Tabelle 7.2a: Art der rechtlichen Reaktion in der Bezugsentscheidung nach Alter

		FS/JS o. Bew.	FS/JS m. Bew.	Sonstige ambulante Reaktionen	§§ 45, 47 JGG
Nicht-Verkehrsdelikte	14-17	1.185	4.351	38.676	157.924
	18-20	3.485	9.362	49.011	59.100
	21-24	4.250	18.114	74.702	-
	25-29	4.288	15.590	63.984	-
	30-34	3.506	13.055	52.506	-
	35-39	2.523	11.388	49.877	-
	40-44	1.728	8.542	42.585	-
	45-49	1.052	5.395	30.968	-
	50-59	908	5.488	36.248	-
	>=60	275	2.102	19.735	-
Verkehrsdelikte	14-17	19	90	6.666	33.498
	18-20	108	521	18.103	7.993
	21-24	211	1.794	27.376	-
	25-29	287	2.003	24.835	-
	30-34	257	1.974	22.157	-
	35-39	287	1.999	25.029	-
	40-44	212	1.726	24.060	-
	45-49	146	1.209	17.950	-
	50-59	136	1.127	21.540	-
	>=60	40	399	15.315	-

Tabelle 7.3a: Art der rechtlichen Reaktion in der Bezugsentscheidung nach Geschlecht

		FS/JS o. Bew.	FS/JS m. Bew.	Sonstige ambulante Reaktionen	§§ 45, 47 JGG	Gesamt
Verkehrsdelikte	Männer	1.674	12.126	173.381	37.237	224.418
	Frauen	29	716	29.595	4.294	34.634
Nicht-Verkehrsdelikte	Männer	21.733	81.395	353.460	153.438	610.026
	Frauen	1.467	11.979	104.802	64.561	182.809

Tabelle 7.4a: Art der rechtlichen Reaktion in der Bezugsentscheidung nach Nationalität

		FS/JS o. Bew.	FS/JS m. Bew.	Sonstige ambulante Reaktionen	§§ 45, 47 JGG	Gesamt
Verkehrsdelikte	Nichtdeutsche	144	1.488	32.034	2.732	36.398
	Deutsche	1.559	11.354	171.002	38.808	222.723
Nicht-Verkehrsdelikte	Nichtdeutsche	5.007	22.005	109.112	33.958	170.082
	Deutsche	18.194	71.389	349.296	184.133	623.012

Tabelle 7.5a: Verteilung der jugendstrafrechtlichen Sanktionen in der Bezugsentscheidung

	JS o. Bew	JS m. Bew.	Jugendarrest	Sonstige Entscheidungen nach JGG	§§ 45, 47 JGG	Gesamt
Verkehrsdelikte	120	442	1.130	12.658	41.540	55.890
Nicht-Verkehrsdelikte	4.720	12.721	15.104	53.905	218.091	304.541
§ 142 StGB	13	34	105	1.452	2.957	4.561
§ 315 b StGB	3	20	42	197	842	1.104
§ 315 c-Rest StGB	3	28	31	541	258	861
§ 315 c I Nr. 1a StGB	22	71	80	1.338	155	1.666
§ 316 StGB	3	34	65	2.383	581	3.066
§ 323 a StGB	1	7	5	36	2	51
§ 222 StGB	3	38	0	26	0	67
§ 229 StGB	1	3	18	158	136	316
§ 240 StGB	2	9	14	63	10	98
§ 21 StVG	69	197	767	6.383	33.829	41.245
§ 6 PflVG	0	1	3	81	2.770	2.855

Tabelle 7.6a: Art der Erledigung der Jugendstrafe ohne Bewährung in der Bezugsentscheidung

	Vollverbüßung	Strafrestaussetzung	Gesamt
Verkehrsdelikte	36	84	120
Nicht-Verkehrsdelikte	2.185	2.535	4.720

Tabelle 7.7a: Dauer der Jugendstrafe ohne Bewährung in der Bezugsentscheidung

	6 Mon. bis zu 1 Jahr	>1 bis zu 2 Jahren	>2 bis zu 3 Jahren	>3 bis zu 4 Jahren	>4 bis zu 5 Jahren	>5 Jahre	Gesamt
Verkehrsdelikte	43	48	24	4	1	0	120
Nicht-Verkehrsdelikte	779	1.720	1.526	430	152	113	4.720

Tabelle 7.8a: Anwendung von § 105 JGG auf heranwachsende Verkehrstäter

Delikt	§ 105 JGG angewendet		§ 105 JGG nicht angewendet		Gesamt	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
§ 142 StGB	3.376	64%	1.924	36%	5.300	100%
§ 315 b StGB	371	85%	68	15%	439	100%
§ 315 c-Rest StGB	657	49%	687	51%	1.344	100%
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.272	41%	1.850	59%	3.122	100%
§ 316 StGB	2.179	38%	3.621	62%	5.800	100%
§ 323 a StGB	43	70%	18	30%	61	100%
§ 222 StGB	55	50%	54	50%	109	100%
§ 229 StGB	144	46%	171	54%	315	100%
§ 240 StGB	73	41%	103	59%	176	100%
§ 21 StVG	6.427	73%	2.383	27%	8.810	100%
§ 6 PflVG	952	77%	286	23%	1.238	100%

Tabelle 7.9a: Verteilung der Hauptstrafen des StGB in der Bezugsentscheidung

	FS o. Bew.	FS m. Bew.	Geldstrafe	Gesamt
Verkehrsdelikte	1.583	12.400	189.122	203.105
Nicht-Verkehrsdelikte	18.481	80.673	387.768	486.922
§ 142 StGB	59	428	27.361	27.848
§ 315 b StGB	7	107	928	1.042
§ 315 c-Rest StGB	18	209	5.218	5.445
§ 315 c I Nr. 1a StGB	146	1.516	23.480	25.142
§ 316 StGB	248	3.318	77.268	80.834
§ 323 a StGB	40	235	1.391	1.666
§ 222 StGB	33	207	240	480
§ 229 StGB	11	52	1.768	1.831
§ 240 StGB	10	65	1.618	1.693
§ 21 StVG	1.006	6.152	36.806	43.964
§ 6 PflVG	5	111	13.044	13.160

Tabelle 7.10a: Art der Erledigung der Freiheitsstrafe ohne Bewährung in der Bezugsentscheidung

	Vollverbüßung	Strafrestaussetzung	Gesamt
Verkehrsdelikte	1.056	527	1.583
Nicht-Verkehrsdelikte	11.071	7.399	18.470
§ 142 StGB	43	16	59
§ 315 b StGB	3	4	7
§ 315 c-Rest StGB	11	7	18
§ 315 c I Nr. 1a StGB	85	61	146
§ 316 StGB	194	54	248
§ 323 a StGB	33	7	40
§ 222 StGB	3	30	33
§ 229 StGB	9	2	11
§ 240 StGB	7	3	10
§ 21 StVG	665	341	1.006
§ 6 PflVG	3	2	5

Tabelle 7.11a: Dauer der Freiheitsstrafe ohne Bewährung in der Bezugsentscheidung

	bis zu 6 Mon.	>6 Mon. bis zu 1 Jahr	>1 bis zu 2 Jahren	>2 bis zu 3 Jahren	>3 bis zu 4 Jahren	>4 bis zu 5 Jahren	>5 Jahre	lebens-lang	Gesamt
Verkehrsdelikte	680	759	78	13	3	0	0	0	1.533
Nicht-Verkehrsdelikte	3.279	4.382	3.590	3.563	1.742	791	1.094	39	18.480
§ 142 StGB	13	41	5	0	0	0	0	0	59
§ 315 b StGB	0	4	1	2	0	0	0	0	7
§ 315 c-Rest StGB	0	13	5	0	0	0	0	0	18
§ 315 c I Nr. 1a StGB	27	80	34	5	0	0	0	0	146
§ 316 StGB	171	74	0	0	0	0	0	0	245
§ 323 a StGB	9	20	10	0	1	0	0	0	40
§ 222 StGB	0	3	22	6	2	0	0	0	33
§ 229 StGB	3	8	0	0	0	0	0	0	11
§ 240 StGB	3	6	1	0	0	0	0	0	10
§ 21 StVG	451	508	0	0	0	0	0	0	959
§ 6 PflVG	3	2	0	0	0	0	0	0	5

Tabelle 7.12a: Dauer der Freiheitsstrafe mit Bewährung in der Bezugsentscheidung

	bis zu 6 Mon.	>6 Mon. bis zu 1 Jahr	>1 Jahr bis zu 2 Jahren	Gesamt
Verkehrsdelikte	7.964	4.212	224	12.400
Nicht-Verkehrsdelikte	25.190	40.304	15.177	80.671
§ 142 StGB	226	190	12	428
§ 315 b StGB	30	67	10	107
§ 315 c-Rest StGB	80	121	8	209
§ 315 c I Nr. 1a StGB	750	715	51	1.516
§ 316 StGB	2.702	605	11	3.318
§ 323 a StGB	140	89	6	235
§ 222 StGB	13	142	52	207
§ 229 StGB	19	30	3	52
§ 240 StGB	30	33	2	65
§ 21 StVG	3.884	2.200	68	6.152
§ 6 PflVG	90	20	1	111

Tabelle 7.13a: Bewährungshilfeunterstellung bei Freiheitsstrafen mit Bewährung in der Bezugsentscheidung

	keine Bewährungsaufsicht	Bewährungsaufsicht	Gesamt
Verkehrsdelikte	8.926	3.474	12.400
Nicht-Verkehrsdelikte	54.310	26.363	80.673
§ 142 StGB	301	127	428
§ 315 b StGB	76	31	107
§ 315 c-Rest StGB	149	60	209
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.058	458	1.516
§ 316 StGB	2.526	792	3.318
§ 323 a StGB	150	85	235
§ 222 StGB	186	21	207
§ 229 StGB	40	12	52
§ 240 StGB	48	17	65
§ 21 StVG	4.307	1.845	6.152
§ 6 PflVG	85	26	111

Tabelle 7.14a: Anzahl der Tagessätze bei Geldstrafen in der Bezugsentscheidung

	1-15 TZ	16-30 TZ	31-50 TZ	51-90 TZ	>90 TZ	Gesamt
Verkehrsdelikte	12.715	76.342	67.820	28.891	3.354	189.122
Nicht-Verkehrsdelikte	65.517	131.417	76.915	81.742	30.599	386.190
§ 142 StGB	2.306	17.220	5.499	2.125	211	27.361
§ 315 b StGB	13	122	350	390	53	928
§ 315 c-Rest StGB	27	993	2.761	1.292	145	5.218
§ 315 c I Nr. 1a StGB	41	1.048	12.508	9.084	799	23.480
§ 316 StGB	1.729	31.484	35.647	7.911	497	77.268
§ 323 a StGB	14	273	602	445	57	1.391
§ 222 StGB	1	1	2	69	167	240
§ 229 StGB	53	922	509	256	28	1.768
§ 240 StGB	14	623	675	277	29	1.618
§ 21 StVG	4.699	16.482	7.841	6.492	1.292	36.806
§ 6 PflVG	3.818	7.174	1.426	550	76	13.044

Tabelle 7.15a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen bei den Straßenverkehrsdelikten

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
Verkehrsdelikte	107.991	128.165	22.965	259.121
§ 142 StGB	13.381	7.875	11.161	32.417
§ 315 b StGB	1.363	499	299	2.161
§ 315 c-Rest StGB	727	4.013	1.595	6.335
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.398	25.022	419	26.839
§ 316 StGB	10.071	72.743	1.112	83.926
§ 323 a StGB	84	1.609	27	1.720
§ 222 StGB	25	252	272	549
§ 229 StGB	413	312	1.422	2.147
§ 240 StGB	57	210	1.529	1.796
§ 21 StVG	65.099	15.609	4.508	85.216
§ 6 PflVG	15.373	21	621	16.015

Tabelle 7.16a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen nach Altersgruppen

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
14-17	37.822	1.493	958	40.273
18-20	12.857	11.123	2.745	26.725
21-24	9.271	17.207	2.949	29.427
25-29	9.020	15.599	2.506	27.125
30-34	7.844	14.409	2.135	24.388
35-39	8.130	16.774	2.412	27.316
40-44	7.542	16.386	2.070	25.998
45-49	5.223	12.453	1.629	19.305
50-59	6.158	14.369	2.276	22.803
>=60	4.121	8.349	3.284	15.754
Gesamt	107.988	128.162	22.964	259.114

Tabelle 7.17a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen bei jugendlichen Verkehrstätern

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
§ 142 StGB	951	151	69	1.171
§ 315 b StGB	712	9	7	728
§ 315 c-Rest StGB	103	82	17	202
§ 315 c I Nr. 1a StGB	106	280	8	394
§ 316 StGB	411	420	53	884
§ 323 a StGB	1	6	0	7
§ 222 StGB	1	9	2	12
§ 229 StGB	142	10	19	171
§ 240 StGB	18	4	3	25
§ 21 StVG	33.489	520	778	34.787
§ 6 PflVG	1.888	2	2	1.892
Gesamt	37.822	1.493	958	40.273

Tabelle 7.18a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen bei heranwachsenden Verkehrstätern

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
§ 142 StGB	3.053	966	1.284	5.303
§ 315 b StGB	319	79	41	439
§ 315 c-Rest StGB	223	862	261	1.346
§ 315 c I Nr. 1a StGB	168	2.877	78	3.123
§ 316 StGB	596	5.044	163	5.803
§ 323 a StGB	2	58	1	61
§ 222 StGB	6	53	50	109
§ 229 StGB	67	42	206	315
§ 240 StGB	16	32	129	177
§ 21 StVG	7.200	1.110	501	8.811
§ 6 PflVG	1.207	0	31	1.238
Gesamt	12.857	11.123	2.745	26.725

Tabelle 7.19a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen bei erwachsenen Verkehrstätern

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
§ 142 StGB	9.376	6.757	9.807	25.940
§ 315 b StGB	332	411	251	994
§ 315 c-Rest StGB	401	3.069	1.317	4.787
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.124	21.864	333	23.321
§ 316 StGB	9.063	67.279	896	77.238
§ 323 a StGB	81	1.545	26	1.652
§ 222 StGB	18	190	220	428
§ 229 StGB	204	260	1.197	1.661
§ 240 StGB	23	174	1.397	1.594
§ 21 StVG	24.409	13.978	3.229	41.616
§ 6 PflVG	12.278	19	588	12.885
Gesamt	57.309	115.546	19.261	192.116

Tabelle 7.20a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen bei männlichen Verkehrstätern

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
§ 142 StGB	9.838	6.303	7.818	23.959
§ 315 b StGB	1.273	472	285	2.030
§ 315 c-Rest StGB	648	3.585	1.419	5.652
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.268	21.514	356	23.138
§ 316 StGB	9.433	63.668	992	74.093
§ 323 a StGB	80	1.274	25	1.379
§ 222 StGB	24	235	229	488
§ 229 StGB	336	281	1.132	1.749
§ 240 StGB	52	201	1.464	1.717
§ 21 StVG	58.129	14.600	4.231	76.960
§ 6 PflVG	12.708	19	526	13.253
Gesamt	93.789	112.152	18.477	224.418

Tabelle 7.21a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen bei weiblichen Verkehrstätern

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
§ 142 StGB	3.537	1.569	3.339	8.445
§ 315 b StGB	90	27	14	131
§ 315 c-Rest StGB	79	426	176	681
§ 315 c I Nr. 1a StGB	130	3.503	63	3.696
§ 316 StGB	636	9.045	120	9.801
§ 323 a StGB	4	335	2	341
§ 222 StGB	1	17	43	61
§ 229 StGB	77	30	290	397
§ 240 StGB	5	9	65	79
§ 21 StVG	6.958	1.006	276	8.240
§ 6 PflVG	2.665	2	95	2.762
Gesamt	14.182	15.969	4.483	34.634

Tabelle 7.22a: Verteilung der verkehrsspezifischen Sanktionen nach Art der verhängten Hauptsanktion

		nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
JGG	**JS o. Bew.**	46	68	6	120
	JS m. Bew.	149	266	27	442
	Zuchtmittel / Erziehungsmaßregeln	6.452	5.278	2.043	13.773
StGB	**FS o. Bew.**	333	1.229	21	1.583
	FS m. Bew.	2.387	9.600	413	12.400
	Geldstrafe	57.329	111.339	20.454	189.122

Tabelle 7.23a: Anzahl der Voreintragungen nach Delikt der Bezugsentscheidung

	keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr	Gesamt
Verkehrsdelikte	169.887	38.170	16.258	15.214	19.592	259.121
Nicht-Verkehrsdelikte	421.637	125.545	67.862	73.888	104.162	793.094
§ 142 StGB	24.643	3.791	1.488	1.281	1.214	32.417
§ 315 b StGB	1.437	324	162	104	134	2.161
§ 315 c-Rest StGB	4.490	863	386	282	314	6.335
§ 315 c I Nr. 1a StGB	18.881	3.586	1.484	1.349	1.539	26.839
§ 316 StGB	60.608	10.717	4.230	3.751	4.620	83.926
§ 323 a StGB	1.075	255	124	104	162	1.720
§ 222 StGB	397	64	33	33	22	549
§ 229 StGB	1.502	302	121	102	120	2.147
§ 240 StGB	1.089	264	127	131	185	1.796
§ 21 StVG	45.813	15.235	6.981	7.083	10.104	85.216
§ 6 PflVG	9.952	2.769	1.122	994	1.178	16.015

Tabelle 7.24a: Anzahl der Voreintragungen nach Alter für die Nicht-Straßenverkehrsdelikte

	keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr	Gesamt
14-17	144.509	33.620	13.207	8.628	2.172	202.136
18-20	52.096	26.314	15.770	16.930	9.848	120.958
21-24	37.902	16.819	11.341	14.729	17.280	98.071
25-29	38.479	11.898	7.533	9.490	16.506	83.906
30-34	32.022	9.014	5.341	7.097	15.597	69.071
35-39	30.592	8.274	4.694	5.792	14.437	63.789
40-44	26.831	6.650	3.648	4.440	11.286	52.855
45-49	19.944	4.895	2.499	2.854	7.223	37.415
50-59	24.738	5.350	2.654	2.826	7.076	42.644
>=60	14.408	2.698	1.173	1.102	2.731	22.112

Tabelle 7.25a: Anzahl der Voreintragungen nach Alter für die Straßenverkehrsdelikte

	keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr	Gesamt
14-17	30.221	7.012	2.037	863	140	40.273
18-20	14.346	6.064	2.893	2.418	1.004	26.725
21-24	14.995	5.793	3.036	3.058	2.545	29.427
25-29	16.484	3.966	1.898	2.080	2.697	27.125
30-34	15.056	3.169	1.531	1.760	2.872	24.388
35-39	17.599	3.353	1.387	1.672	3.305	27.316
40-44	17.568	3.020	1.291	1.342	2.777	25.998
45-49	13.407	2.260	922	854	1.862	19.305
50-59	16.888	2.390	895	916	1.714	22.803
>=60	13.317	1.143	368	251	675	15.754

Tabelle 7.26a: Anzahl der Voreintragungen bei Frauen

	keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr	Gesamt
Verkehrsdelikte	27.757	3.884	1.216	957	820	34.634
Nicht-Verkehrsdelikte	123.059	26.775	11.999	10.425	10.551	182.809

Tabelle 7.27a: Anzahl der Voreintragungen bei Männern

	keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr	Gesamt
Verkehrsdelikte	142.066	34.284	15.040	14.257	18.771	224.418
Nicht-Verkehrsdelikte	298.347	98.747	55.863	63.462	93.607	610.026

Tabelle 7.28a: Anzahl der Voreintragungen bei Nichtdeutschen

	keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr	Gesamt
Verkehrsdelikte	24.400	5.014	2.189	2.351	2.444	36.398
Nicht-Verkehrsdelikte	102.890	25.165	13.094	13.762	15.171	170.082

Tabelle 7.29a: Anzahl der Voreintragungen bei Deutschen

	keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr	Gesamt
Verkehrsdelikte	145.487	33.156	14.069	12.863	17.148	222.723
Nicht-Verkehrsdelikte	318.747	100.380	54.768	60.126	88.991	623.012

Tabelle 7.30a: Art der schwersten Voreintragung nach Delikt der Bezugsentscheidung

	FS / JS o. Bew.	FS / JS m. Bew.	Geldstrafe	Sonstige Entscheidungen nach JGG	§§ 45, 47 JGG	Gesamt
Verkehrsdelikte	8.382	16.567	37.130	9.021	18.118	89.218
Nicht-Verkehrsdelikte	47.598	68.103	123.994	53.966	77.728	371.389
§ 142 StGB	496	1.217	3.368	885	1.806	7.772
§ 315 b StGB	56	96	190	118	263	723
§ 315 c-Rest StGB	140	254	668	284	498	1.844
§ 315 c I Nr. 1a StGB	701	1.428	3.481	917	1.431	7.958
§ 316 StGB	2.206	4.731	11.544	1.764	3.065	23.310
§ 323 a StGB	80	169	341	35	19	644
§ 222 StGB	12	26	53	27	34	152
§ 229 StGB	44	104	264	85	147	644
§ 240 StGB	71	163	305	86	82	707
§ 21 StVG	4.167	7.239	13.679	4.436	9.880	39.401
§ 6 PflVG	409	1.140	3.237	384	893	6.063

Tabelle 7.31a: Verkehrsspezifische Sanktionsart der Voreintragung nach Delikt der Bezugsentscheidung

	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	nur andere Sanktionen	Gesamt
Verkehrsdelikte	34.095	3.824	51.315	89.234
Nicht-Verkehrsdelikte	71.098	9.225	291.134	371.457
§ 142 StGB	2.073	421	5.280	7.774
§ 315 b StGB	144	37	543	724
§ 315 c-Rest StGB	447	114	1.284	1.845
§ 315 c I Nr. 1a StGB	3.241	318	4.399	7.958
§ 316 StGB	10.549	927	11.842	23.318
§ 323 a StGB	467	18	160	645
§ 222 StGB	38	9	105	152
§ 229 StGB	172	38	435	645
§ 240 StGB	176	89	442	707
§ 21 StVG	15.669	1.515	22.219	39.403
§ 6 PflVG	1.119	338	4.606	6.063

Tabelle 7.32a: Jugendstrafrechtliche Reaktionen nach Anzahl der Voreintragungen

Delikt	Sanktion nach JGG	Anzahl der Voreintragungen				
		keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr
Verkehrsdelikte	JS o. Bew.	0	2	13	35	70
	JS m. Bew.	33	34	70	161	144
	Jugendarrest	103	211	266	399	151
	Sonstige Entsch. nach JGG	5.486	3.857	1.857	1.180	278
	§§ 45, 47 JGG	33.082	6.418	1.410	513	117
	Gesamt	38.704	10.522	3.616	2.288	760
Nicht-Verkehrsdelikte	JS o. Bew.	230	358	523	1.586	2.023
	JS m. Bew.	2.120	2.083	2.129	3.674	2.715
	Jugendarrest	4.148	3.480	3.010	3.256	1.210
	Sonstige Entsch. nach JGG	20.982	14.550	8.850	7.266	2.256
	§§ 45, 47 JGG	162.162	35.330	11.552	6.759	2.288
	Gesamt	189.642	55.801	26.064	22.541	10.492

Tabelle 7.33a: Jugendstrafrechtliche Reaktionen nach Art der schwersten Voreintragung

Delikt	Sanktion nach JGG	Art der schwersten Voreintragung			
		ambulante Reaktion nach JGG	Geldstrafe	FS/JS m. Bew.	FS/JS o. Bew.
Verkehrsdelikte	JS o. Bew.	11	2	59	48
	JS m. Bew.	217	9	152	31
	Jugendarrest	920	25	71	11
	Sonstige Entsch. nach JGG	6.959	93	98	22
	§§ 45, 47 JGG	8.318	52	63	25
	Gesamt	16.425	181	443	137
Nicht-Verkehrsdelikte	JS o. Bew.	878	81	1.681	1.850
	JS m. Bew.	7.387	512	2.151	551
	Jugendarrest	10.133	272	472	79
	Sonstige Entsch. nach JGG	30.981	1.045	651	246
	§§ 45, 47 JGG	53.676	895	880	477
	Gesamt	103.055	2.805	5.835	3.203

Tabelle 7.34a: Sanktionen des StGB nach Anzahl der Voreintragungen

Delikt	Sanktion nach StGB	Anzahl der Voreintragungen				
		keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr
Verkehrsdelikte	FS o. Bew.	23	21	79	242	1.218
	FS m. Bew.	411	2.154	1.758	2.668	5.409
	Geldstrafe	130.667	25.455	10.802	10.004	12.194
	Gesamt	131.101	27.630	12.639	12.914	18.821
Nicht-Verkehrsdelikte	FS o. Bew.	2.414	1.343	1.099	2.243	11.382
	FS m. Bew.	24.142	9.457	7.265	11.782	28.027
	Geldstrafe	204.564	58.701	33.323	37.168	54.012
	Gesamt	231.120	69.501	41.687	51.193	93.421

Tabelle 7.35a: Sanktionen des StGB nach Art der schwersten Voreintragung

Delikt	Sanktion nach StGB	Art der schwersten Voreintragung			
		ambulante Reaktion nach JGG	Geldstrafe	FS/JS m. Bew.	FS/JS o. Bew.
Verkehrsdelikte	FS o. Bew.	5	37	655	863
	FS m. Bew.	231	5.254	4.134	2.369
	Geldstrafe	10.467	31.639	11.326	5.009
	Gesamt	10.703	36.930	16.115	8.241
Nicht-Verkehrsdelikte	FS o. Bew.	298	1.553	4.282	9.930
	FS m. Bew.	3.684	19.321	20.736	12.788
	Geldstrafe	24.442	100.103	37.112	21.523
	Gesamt	28.424	120.977	62.130	44.241

Tabelle 7.36a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Anzahl der Voreintragungen

Delikt	Sanktion	Anzahl der Voreintragungen				
		keine	1	2	3 u. 4	5 u. mehr
Nicht-Katalogtaten des § 69 II StGB	nur Hauptsanktion	62.278	15.825	6.095	5.262	6.251
	auch Entziehung der FE	9.212	4.132	2.621	3.306	5.507
	auch Fahrverbot	13.343	2.792	1.318	1.160	1.199
	Gesamt	84.833	22.749	10.034	9.728	12.957
Katalogtaten des § 69 II StGB	nur Hauptsanktion	6.990	1.765	873	945	1.707
	auch Entziehung der FE	75.780	13.256	5.184	4.422	4.745
	auch Fahrverbot	2.284	400	167	119	183
	Gesamt	85.054	15.421	6.224	5.486	6.635

Tabelle 7.37a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art der schwersten Voreintragung

Delikt	Sanktion	Art der schwersten Voreintragung		
		nur andere Sanktionen	auch Fahrverbot	auch Entziehung
Nicht-Katalogtaten des § 69 II StGB	nur Hauptsanktion	24.329	1.144	7.960
	auch Entziehung der FE	5.114	654	9.798
	auch Fahrverbot	4.187	649	1.633
	Gesamt	33.630	2.447	19.391
Katalogtaten des § 69 II StGB	nur Hauptsanktion	2.841	78	2.371
	auch Entziehung der FE	14.277	1.242	12.088
	auch Fahrverbot	567	57	245
	Gesamt	17.685	1.377	14.704

Tabelle 7.38a: Deliktarten der Voreintragung

Delikt	Art der Vorstrafendelikte				
	(auch) Alkoholverkehrsdelikte	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
Verkehrsdelikte	26.576	20.351	7.588	34.719	89.234
Nicht-Verkehrsdelikte	47.615	49.688	22.013	252.141	371.457

Tabelle 7.39a: Deliktarten der Voreintragung bei den Straßenverkehrsdelikten

Delikt	Art der Vorstrafendelikte					
	(auch) spezifische VE	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
§ 142 StGB	752	1.434	1.044	390	4.154	7.774
§ 315 b StGB	16	88	130	55	435	724
§ 315 c-Rest StGB	77	289	337	192	950	1.845
Alkoholdelikte	13.305	-	3.406	2.632	12.578	31.921
§§ 222, 229 StGB	15	137	179	79	387	797
§ 240 StGB	52	93	132	96	334	707
§ 21 StVG	18.466	5.730	-	2.308	12.899	39.403
§ 6 PflVG	1.172	685	904	320	2.982	6.063

Tabelle 7.40a: Häufigkeiten von nur verkehrsspezifischen Voreintragungen

	nur Voreintragungen mit Verkehrsdelikten	(auch) sonstige Voreintragungen	Gesamt
Verkehrsdelikte	30.940	58.294	89.234
Nicht-Verkehrsdelikte	38.013	333.444	371.457
§ 142 StGB	2.125	5.649	7.774
§ 315 b StGB	135	589	724
§ 315 c-Rest StGB	497	1.348	1.845
Alkoholdelikte	11.680	20.241	31.921
§§ 222, 229 StGB	246	551	797
§ 240 StGB	165	542	707
§ 21 StVG	14.403	25.000	39.403
§ 6 PflVG	1.689	4.374	6.063

Tabelle 7.41a: Häufigkeiten von nur spezifischen Voreintragungen

	nur spezifische Voreintragungen	(auch) sonstige Voreintragungen	Gesamt
§ 142 StGB	320	7.454	7.774
§ 315 b StGB	4	720	724
§ 315 c-Rest StGB	27	1.818	1.845
Alkoholdelikte	6.798	25.123	31.921
§§ 222, 229 StGB	8	789	797
§ 240 StGB	20	687	707
§ 21 StVG	6.782	32.621	39.403
§ 6 PflVG	548	5.515	6.063

Tabelle 7.42a: Jugendstrafrechtliche Reaktionen nach Art des Vorstrafendeliktes

Delikt	Sanktion nach JGG	Art des Vorstrafendeliktes				
		keine Vorstrafe	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsde-likte	nur andere Delikte
Verkehrsde-likte	JS o. Bew.	0	6	49	9	56
	JS m. Bew.	33	28	144	17	220
	Jugendarrest	103	64	523	41	399
	Sonstige Entsch. nach JGG	5.486	161	2.838	272	3.901
	§§ 45, 47 JGG	33.082	57	2.543	266	5.592
	Gesamt	38.704	316	6.097	605	10.168
Nicht-Verkehrsde-likte	JS o. Bew.	230	114	602	156	3.618
	JS m. Bew.	2.120	291	1.573	370	8.367
	Jugendarrest	4.148	181	1.250	256	9.269
	Sonstige Entsch. nach JGG	20.982	545	3.841	800	27.737
	§§ 45, 47 JGG	162.162	619	5.550	1.221	48.539
	Gesamt	189.642	1.750	12.816	2.803	97.530

Tabelle 7.43a: Sanktionen des StGB nach Art des Vorstrafendeliktes

Delikt	Sanktion nach StGB	Art des Vorstrafendeliktes				
		keine Vorstrafe	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte
Verkehrsdelikte	FS o. Bew.	23	876	553	39	92
	FS m. Bew.	411	7.463	3.203	548	775
	Geldstrafe	130.667	17.903	10.491	6.393	23.668
	Gesamt	131.101	26.242	14.247	6.980	24.535
Nicht-Verkehrsdelikte	FS o. Bew.	2.414	3.061	3.420	974	8.612
	FS m. Bew.	24.142	10.858	9.944	4.226	31.503
	Geldstrafe	204.564	31.844	23.451	13.967	113.942
	Gesamt	231.120	45.763	36.815	19.167	154.057

Tabelle 7.44a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für § 142 StGB

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes					
	keine Vorstrafe	(auch) § 142 StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	10.247	245	398	422	172	1.897
auch Entziehung	5.422	240	676	344	92	1.101
auch Fahrverbot	8.974	267	360	278	126	1.156
Gesamt	24.643	752	1.434	1.044	390	4.154

Tabelle 7.45a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für § 315 b StGB

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes					
	keine Vorstrafe	(auch) § 315 b StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsde-likte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	945	3	44	72	19	280
auch Entziehung	297	11	34	38	26	93
auch Fahrverbot	195	2	10	20	10	62
Gesamt	1.437	16	88	130	55	435

Tabelle 7.46a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für § 315 c-Rest StGB

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes					
	keine Vorstrafe	(auch) § 315 c-Rest StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsde-likte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	518	2	22	39	24	122
auch Entziehung	2.746	57	222	232	126	630
auch Fahrverbot	1.226	18	45	66	42	198
Gesamt	4.490	77	289	337	192	950

Tabelle 7.47a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für Trunkenheitsdelikte

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes				
	keine Vorstrafe	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsde-likte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	6.472	2.800	441	198	1.642
auch Entziehung	73.034	10.339	2.896	2.404	10.701
auch Fahrverbot	1.058	166	69	30	235
Gesamt	80.564	13.305	3.406	2.632	12.578

Tabelle 7.48a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für §§ 222, 229 StGB

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes					
	keine Vorstrafe	(auch) § § 222, 229 StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsde-likte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	270	2	24	45	15	82
auch Entziehung	313	6	64	65	18	98
auch Fahrverbot	1.316	7	49	69	46	207
Gesamt	1.899	15	137	179	79	387

Tabelle 7.49a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für § 240 StGB

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes					
	keine Vorstrafe	(auch) § 240 StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsde-likte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	20	0	5	8	2	22
auch Entziehung	82	12	28	34	13	41
auch Fahrverbot	987	40	60	90	81	271
Gesamt	1.089	52	93	132	96	334

Tabelle 7.50a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für § 21 StVG

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes				
	keine Vorstrafe	(auch) § 21 StVG	(auch) Alkohol	(auch) sonstige Verkehrsde-likte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	41.102	10.022	2.418	1.388	10.169
auch Entziehung	3.097	6.918	2.964	695	1.935
auch Fahrverbot	1.614	1.526	348	225	795
Gesamt	45.813	18.466	5.730	2.308	12.899

Tabelle 7.51a: Verkehrsspezifische Sanktionen nach Art des Vorstrafendeliktes für § 6 PflVG

Sanktion	Art des Vorstrafendeliktes					
	keine Vorstrafe	(auch) § 6 PflVG	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte
nur Hauptsanktion	9.694	1.014	636	844	299	2.886
auch Entziehung	1	7	3	7	0	3
auch Fahrverbot	257	151	46	53	21	93
Gesamt	9.952	1.172	685	904	320	2.982

4. Tabellen zu Kapitel 8

Tabelle 8.1a: Art der Rückfälligkeit nach Kriminalitätsform in der Bezugsentscheidung

	Art des Rückfalls			
	(auch) Verkehrs-delikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	32.213	31.779	195.129	259.121
Nicht-Verkehrsdelikte	51.554	239.342	502.198	793.094
Alle Straftaten	83.767	271.121	697.327	1.052.215

Tabelle 8.2a: Art der Rückfälligkeit bei den Straßenverkehrsdelikten

	Art des Rückfalls				
	(auch) spezifischer Rückfall	(auch) einschlägiger Rückfall i.w.S.	nur nicht-verkehrsspezifischer Rückfall	kein Rückfall	Gesamt
§ 142 StGB	328	2.057	2.798	27.234	32.417
§ 315 b StGB	3	207	423	1.528	2.161
§ 315 c-Rest StGB	32	411	586	5.306	6.335
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.045	1.119	2.644	22.031	26.839
§ 316 StGB	4.464	3.852	6.870	68.740	83.926
§ 323 a StGB	113	74	200	1.333	1.720
§ 222 StGB	0	30	44	475	549
§ 229 StGB	7	187	219	1.734	2.147
§ 240 StGB	15	159	246	1.376	1.796
§ 21 StVG	12.622	3.473	15.136	53.985	85.216
§ 6 PflVG	659	1.356	2.613	11.387	16.015

Tabelle 8.3a: Art des Rückfalldeliktes nach Kriminalitätsform der Bezugsentscheidung

	Art des Rückfalldeliktes				
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
Verkehrsdelikte	9.899	18.638	3.676	31.779	63.992
Nicht-Verkehrsdelikte	17.784	23.592	10.178	239.342	290.896

Tabelle 8.4a: Art des Rückfalldeliktes bei Straßenverkehrsdelikten

Delikt	Art des Rückfalldeliktes					
	(auch) spezifisches Delikt	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
§ 142 StGB	328	1.064	783	210	2.798	5.183
§ 315 b StGB	3	63	101	43	423	633
§ 315 c-Rest StGB	32	121	220	70	586	1.029
Alkoholdelikte	5.622	-	4.245	800	9.714	20.381
§§ 222, 229 StGB	7	68	114	35	263	487
§ 240 StGB	15	41	87	31	246	420
§ 21 StVG	12.622	2.073	-	1.400	15.136	31.231
§ 6 PflVG	659	425	773	158	2.613	4.628

Tabelle 8.5a: Häufigkeiten von nur verkehrsspezifischen Rückfällen

	nur Rückfälle mit Verkehrsdelikten	(auch) sonstige Rückfälle	Gesamt
Verkehrsdelikte	25.939	38.053	63.992
Nicht-Verkehrsdelikte	32.531	258.365	290.896
§ 142 StGB	1.928	3.255	5.183
§ 315 b StGB	157	476	633
§ 315 c-Rest StGB	336	693	1.029
Alkoholdelikte	9.257	11.124	20.381
§§ 222, 229 StGB	172	315	487
§ 240 StGB	131	289	420
§ 21 StVG	12.404	18.827	31.231
§ 6 PflVG	1.554	3.074	4.628

Tabelle 8.6a: Häufigkeiten von nur spezifischen Rückfällen

	nur spezifische Rückfälle	(auch) sonstige Rückfälle	Gesamt
§ 142 StGB	243	4.940	5.183
§ 315 b StGB	2	631	633
§ 315 c-Rest StGB	26	1.003	1.029
Alkoholdelikte	4.605	15.776	20.381
§§ 222, 229 StGB	3	484	487
§ 240 StGB	14	406	420
§ 21 StVG	9.210	22.021	31.231
§ 6 PflVG	472	4.156	4.628

Tabelle 8.7a: Art der Rückfälligkeit nach Alter für die Nicht-Straßenverkehrsdelikte

	Art des Rückfalls			
	(auch) Verkehrs-delikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
14-17	14.750	73.200	114.186	202.136
18-20	9.026	39.791	72.141	120.958
21-24	7.361	33.191	57.519	98.071
25-29	5.466	25.533	52.907	83.906
30-34	4.306	19.194	45.571	69.071
35-39	3.895	16.315	43.579	63.789
40-44	2.978	12.442	37.435	52.855
45-49	1.778	7.949	27.688	37.415
50-59	1.498	8.076	33.070	42.644
>=60	494	3.553	18.065	22.112

Tabelle 8.8a: Art der Rückfälligkeit nach Alter für die Straßenverkehrsdelikte

	Art des Rückfalls			
	(auch) Verkehrs-delikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
14-17	8.019	7.584	24.670	40.273
18-20	3.134	4.760	18.831	26.725
21-24	3.753	4.637	21.037	29.427
25-29	3.170	3.837	20.118	27.125
30-34	2.761	2.854	18.773	24.388
35-39	3.315	2.814	21.187	27.316
40-44	3.024	2.302	20.672	25.998
45-49	2.071	1.359	15.875	19.305
50-59	2.105	1.214	19.484	22.803
>=60	861	417	14.476	15.754

Tabelle 8.9a: Art der Rückfälligkeit bei jugendlichen Verkehrstätern

	Art des Rückfalls				
	(auch) spezifischer Rückfall	(auch) einschlägiger Rückfall i.w.S.	nur nicht-verkehrsspezifischer Rückfall	kein Rückfall	Gesamt
§ 142 StGB	16	149	314	692	1.171
§ 315 b StGB	1	82	197	448	728
§ 315 c-Rest StGB	1	35	44	122	202
Alkoholdelikte	69	97	307	812	1.285
§§ 222, 229 StGB	0	29	40	114	183
§ 240 StGB	0	3	11	11	25
§ 21 StVG	5.886	1.317	6.297	21.287	34.787
§ 6 PflVG	32	302	374	1.184	1.892
Gesamt	6.005	2.014	7.584	24.670	40.273

Tabelle 8.10a: Art der Rückfälligkeit bei heranwachsenden Verkehrstätern

	Art des Rückfalls				
	(auch) spezifischer Rückfall	(auch) einschlägiger Rückfall i.w.S.	nur nicht-verkehrsspezifischer Rückfall	kein Rückfall	Gesamt
§ 142 StGB	58	403	665	4.177	5.303
§ 315 b StGB	0	36	93	310	439
§ 315 c-Rest StGB	10	102	198	1.036	1.346
Alkoholdelikte	477	444	1.498	6.568	8.987
§§ 222, 229 StGB	2	31	53	338	424
§ 240 StGB	1	30	38	108	177
§ 21 StVG	959	438	2.005	5.409	8.811
§ 6 PflVG	23	120	210	885	1.238
Gesamt	1.530	1.604	4.760	18.831	26.725

Tabelle 8.11a: Art der Rückfälligkeit bei erwachsenen Verkehrstätern

	Art des Rückfalls				
	(auch) spezifischer Rückfall	(auch) einschlägiger Rückfall i.w.S.	nur nicht-verkehrsspezifischer Rückfall	kein Rückfall	Gesamt
§ 142 StGB	254	1.505	1.819	22.362	25.940
§ 315 b StGB	2	89	133	770	994
§ 315 c-Rest StGB	21	274	344	4.148	4.787
Alkoholdelikte	5.076	4.504	7.908	84.723	102.211
§§ 222, 229 StGB	5	157	170	1.757	2.089
§ 240 StGB	14	126	197	1.257	1.594
§ 21 StVG	5.777	1.718	6.834	27.287	41.616
§ 6 PflVG	604	934	2.029	9.318	12.885
Gesamt	11.753	9.307	19.434	151.622	192.116

Tabelle 8.12a: Art des Rückfalldeliktes nach Alter der Verkehrstäter

	Art des Rückfalldeliktes				
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
14-17	970	6.246	803	7.584	15.603
18-20	1.140	1.472	522	4.760	7.894
21-24	1.146	2.118	489	4.637	8.390
25-29	946	1.845	379	3.837	7.007
30-34	898	1.547	316	2.854	5.615
35-39	1.310	1.664	341	2.814	6.129
40-44	1.330	1.420	274	2.302	5.326
45-49	917	955	199	1.359	3.430
50-59	936	957	212	1.214	3.319
>=60	306	414	141	417	1.278
Gesamt	9.899	18.638	3.676	31.778	63.991

Tabelle 8.13a: Art der Rückfälligkeit nach Geschlecht

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrs-delikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Männer	**Verkehrsdelikte**	30.146	29.250	165.022	224.418
	Nicht-Verkehrsdelikte	47.901	195.508	366.617	610.026
	Alle Straftaten	78.047	224.758	531.639	834.444
Frauen	**Verkehrsdelikte**	2.067	2.526	30.041	34.634
	Nicht-Verkehrsdelikte	3.651	43.824	135.334	182.809
	Alle Straftaten	5.718	46.350	165.375	217.443

Tabelle 8.14a: Art der Rückfälligkeit bei weiblichen Verkehrstätern

	Art des Rückfalls				
	(auch) spezifischer Rückfall	(auch) einschlägiger Rückfall i.w.S.	nur nicht-verkehrsspezifischer Rückfall	kein Rückfall	Gesamt
§ 142 StGB	51	192	372	7.830	8.445
§ 315 b StGB	0	2	23	106	131
§ 315 c-Rest StGB	1	19	24	637	681
Alkoholdelikte	389	428	684	12.337	13.838
§§ 222, 229 StGB	0	13	23	422	458
§ 240 StGB	1	1	8	69	79
§ 21 StVG	586	157	1.014	6.483	8.240
§ 6 PflVG	118	109	378	2.157	2.762
Gesamt	1.146	921	2.526	30.041	34.634

Tabelle 8.15a: Art der Rückfälligkeit bei männlichen Verkehrstätern

	Art des Rückfalls				
	(auch) spezifischer Rückfall	(auch) einschlägiger Rückfall i.w.S.	nur nicht-verkehrsspezifischer Rückfall	kein Rückfall	Gesamt
§ 142 StGB	277	1.865	2.424	19.393	23.959
§ 315 b StGB	3	205	400	1.422	2.030
§ 315 c-Rest StGB	31	392	562	4.667	5.652
Alkoholdelikte	5.233	4.617	9.029	79.731	98.610
§§ 222, 229 StGB	7	204	240	1.786	2.237
§ 240 StGB	14	158	238	1.307	1.717
§ 21 StVG	12.036	3.316	14.122	47.486	76.960
§ 6 PflVG	541	1.247	2.235	9.230	13.253
Gesamt	18.142	12.004	29.250	165.022	224.418

Tabelle 8.16a: Art des Rückfalldeliktes nach Geschlecht der Verkehrstäter

	Art des Rückfalldeliktes				
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
Männer	9.280	17.542	3.324	29.250	59.396
Frauen	619	1.096	352	2.526	4.593
Gesamt	9.899	18.638	3.676	31.776	63.989

Tabelle 8.17a: Art der Rückfälligkeit nach Nationalität

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrs-delikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Deutsche	Verkehrsdelikte	28.365	27.219	167.139	222.723
	Nicht-Verkehrsdelikte	44.019	195.418	383.575	623.012
	Alle Straftaten	72.384	222.637	550.714	845.735
Nichtdeutsche	Verkehrsdelikte	3.848	4.560	27.990	36.398
	Nicht-Verkehrsdelikte	7.535	43.924	118.623	170.082
	Alle Straftaten	11.383	48.484	146.613	206.480

Tabelle 8.18a: Art des Rückfalldeliktes nach Nationalität der Verkehrstäter

	Art des Rückfalldeliktes				
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
Nichtdeutsche	851	2.427	570	4.560	8.408
Deutsche	9.048	16.211	3.106	27.219	55.584
Gesamt	9.899	18.638	3.676	31.779	63.992

Tabelle 8.19a: Anzahl der Folgeentscheidungen nach Delikt der Bezugsentscheidung

	Eine FE	Zwei FE	Drei FE	Vier FE	Fünf u. mehr FE	Gesamt
Verkehrsde-likte	42.382	13.770	5.033	1.791	1.015	63.991
Nicht-Verkehrsde-likte	160.099	72.124	33.032	14.784	10.856	290.895
§ 142 StGB	3.628	1.007	341	126	81	5.183
§ 315 b StGB	385	140	66	24	18	633
§ 315 c-Rest StGB	694	209	75	33	18	1.029
§ 315 c I Nr. 1a StGB	3.378	922	336	110	62	4.808
§ 316 StGB	11.038	2.812	910	297	129	15.186
§ 323 a StGB	259	100	18	7	3	387
§ 222 StGB	57	13	2	2	0	74
§ 229 StGB	270	88	34	10	11	413
§ 240 StGB	277	78	40	13	12	420
§ 21 StVG	19.362	7.409	2.833	1.023	603	31.230
§ 6 PflVG	3.034	992	378	146	78	4.628

Tabelle 8.20a: Anzahl der Folgeentscheidungen für Verkehrstäter nach Art des Rückfalls

Rückfallkategorien	Rückfallhäufigkeit			Gesamt
	Eine FE	Zwei FE	Drei u. mehr FE	
(auch) Alkohol	6.520	2.139	1.240	9.899
(auch) § 21 StVG	10.671	4.830	3.137	18.638
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	2.579	692	405	3.676
nur andere Delikte	22.612	6.109	3.057	31.778
Gesamt	42.382	13.770	7.839	63.991

Tabelle 8.21a: Anzahl der Folgeentscheidungen für Verkehrstäter bei nur verkehrsspezifischen Rückfällen

Delikt	Rückfallhäufigkeit			Gesamt
	Eine FE	Zwei FE	Drei u. mehr FE	
Alle Verkehrsdelikte	19.770	4.813	1356	25.939
Alkoholdelikte	3.981	529	95	4.605
§ 21 StVG	6.788	1.915	507	9.210

Tabelle 8.22a: Rückfallgeschwindigkeit nach Delikt der Bezugsentscheidung

	<= 6 Monate	>6-12 Monate	>12-18 Monate	>18-24 Monate	>24-30 Monate	>30 Monate	Gesamt
Verkehrsdelikte	19.582	14.406	10.509	8.140	6.437	4.917	63.991
Nicht-Verkehrsdelikte	97.854	68.185	47.135	34.229	25.639	17.853	290.895
§ 142 StGB	1.554	1.094	821	701	573	440	5.183
§ 315 b StGB	201	122	126	78	59	47	633
§ 315 c-Rest StGB	287	233	168	140	119	82	1.029
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.231	983	840	710	580	464	4.808
§ 316 StGB	4.060	3.224	2.505	2.151	1.758	1.488	15.186
§ 323 a StGB	104	76	73	51	49	34	387
§ 222 StGB	16	17	15	9	8	9	74
§ 229 StGB	121	105	62	52	40	33	413
§ 240 StGB	121	109	81	47	32	30	420
§ 21 StVG	10.471	7.351	5.061	3.626	2.771	1.950	31.230
§ 6 PflVG	1.416	1.092	757	575	448	340	4.628

Tabelle 8.23a: Rückfallgeschwindigkeit der Verkehrstäter nach Art des Rückfalls

Rückfallkategorien	Rückfallgeschwindigkeit			Gesamt
	<=1 Jahr	>1-2 Jahre	>2-3 Jahre	
(auch) Alkohol	3.924	3.267	2.708	9.899
(auch) § 21 StVG	12.540	4.308	1.790	18.638
(auch) sonstige Verkehrsdelikte	1.713	1147	816	3.676
nur andere Delikte	15.811	9.927	6.040	31.778
Gesamt	33.988	18.649	11.354	63.991

Tabelle 8.24a: Rückfallgeschwindigkeit der Verkehrstäter bei nur verkehrsspezifischen Rückfällen

Delikt	Rückfallgeschwindigkeit			Gesamt
	<=1 Jahr	>1-2 Jahre	>2-3 Jahre	
Alle Verkehrsdelikte	13.480	7.416	5.043	25.939
Alkoholdelikte	1.365	1.626	1.614	4.605
§ 21 StVG	5.894	2.302	1.014	9.210

Tabelle 8.25a: Sanktionsart der Folgeentscheidung nach Delikt der Bezugsentscheidung

	FS/JS o. Bew.	FS/JS m. Bew.	Geldstrafe	Sonstige Entscheid-ungen nach JGG	§§ 45, 47 JGG	Gesamt
Verkehrsde-likte	4.412	13.094	31.554	8.607	6.299	63.966
Nicht-Verkehrsde-likte	35.692	57.610	123.341	42.330	31.688	290.661
§ 142 StGB	283	855	3.426	369	248	5.181
§ 315 b StGB	35	100	240	151	106	632
§ 315 c-Rest StGB	71	233	607	79	39	1.029
§ 315 c I Nr. 1a StGB	402	1.194	2.942	166	100	4.804
§ 316 StGB	888	3.870	9.863	352	203	15.176
§ 323 a StGB	43	107	232	2	3	387
§ 222 StGB	9	23	40	0	2	74
§ 229 StGB	33	59	258	43	20	413
§ 240 StGB	38	86	283	5	7	419
§ 21 StVG	2.424	5.850	10.625	7.085	5.240	31.224
§ 6 PflVG	186	717	3.038	355	331	4.627

Tabelle 8.26a: Verkehrsspezifische Sanktionsart der Folgeentscheidung nach Delikt der Bezugsentscheidung

	auch Entziehung der Fahrerlaubnis	auch Fahrverbot	nur andere Sanktionen	Gesamt
Verkehrsdelikte	16.403	3.043	44.546	63.992
Nicht-Verkehrsdelikte	25.254	4.847	260.795	290.896
§ 142 StGB	1.582	274	3.327	5.183
§ 315 b StGB	99	31	503	633
§ 315 c-Rest StGB	290	50	689	1.029
§ 315 c I Nr. 1a StGB	1.542	121	3.145	4.808
§ 316 StGB	5.100	408	9.678	15.186
§ 323 a StGB	137	5	245	387
§ 222 StGB	19	4	51	74
§ 229 StGB	113	33	267	413
§ 240 StGB	101	36	283	420
§ 21 StVG	6.689	1.818	22.724	31.231
§ 6 PflVG	731	263	3.634	4.628

Tabelle 8.27a: Art der Folgeentscheidung nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für die Straßenverkehrsdelikte

Sanktionsart der Bezugsentscheidung	Art der Folgeentscheidung				Gesamt
	FS/JS o. Bew.	FS/JS m. Bew.	Sonstige ambulante Sanktion	keine FE	
FS o. Bew.	291	196	212	884	1.583
FS m. Bew.	1.576	1.609	1.518	7.697	12.400
JS o. Bew.	36	24	19	41	120
JS m. Bew.	115	88	74	165	442
Geldstrafe	1.897	9.653	26.748	150.824	189.122
§§ 45, 47 JGG	174	705	13.403	27.258	41.540
Sonstige Entscheidungen nach JGG	323	814	4.496	8.141	13.774

Tabelle 8.28a: Art der Folgeentscheidung nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für die Nicht-Straßenverkehrsdelikte

Sanktionsart der Bezugsentscheidung	Art der Folgeentscheidung				Gesamt
	FS/JS o. Bew.	FS/JS m. Bew.	Sonstige ambulante Sanktion	keine FE	
FS o. Bew.	4.653	1.961	2.330	9.537	18.481
FS m. Bew.	9.882	9.334	11.553	49.904	80.673
JS o. Bew.	1.708	771	761	1.480	4.720
JS m. Bew.	3.365	2.198	2.333	4.825	12.721
Geldstrafe	9.576	28.480	84.055	265.657	387.768
§§ 45, 47 JGG	2.721	6.952	69.431	138.987	218.091
Sonstige Entscheidungen nach JGG	3.754	7.857	26.705	30.171	68.487

Tabelle 8.29a: Art der Folgeentscheidung nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung in der Bezugsentscheidung für die Straßenverkehrsdelikte

Sanktionsart der Bezugsentscheidung	Art der Folgeentscheidung				Gesamt
	auch Entziehung der Fahrerlaubnis	auch Fahrverbot	nur andere Sanktionen	keine FE	
nur Hauptsanktion	5.487	1.913	26.222	74.369	107.991
auch Entziehung	9.542	630	15.660	102.333	128.165
auch Fahrverbot	1.374	500	2.664	18.427	22.965

Tabelle 8.30a: Art der Rückfälligkeit nach jugendstrafrechtlichen Sanktionen in der Bezugsentscheidung für die Straßenverkehrsdelikte

Sanktionen des JGG	Art des Rückfalls			
	(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
JS o. Bew.	22	57	41	120
JS m. Bew.	99	178	165	442
Jugendarrest	262	442	426	1.130
Sonstige Entscheidungen nach JGG	2.037	2.897	7.724	12.658
§§ 45, 47 JGG	7.432	6.851	27.257	41.540
Gesamt	9.852	10.425	35.613	55.890

Tabelle 8.31a: Art der Rückfälligkeit nach jugendstrafrechtlichen Sanktionen in der Bezugsentscheidung für die Nicht-Straßenverkehrsdelikte

Sanktionen des JGG	Art des Rückfalls			
	(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
JS o. Bew.	506	2.734	1.480	4.720
JS m. Bew.	1.185	6.711	4.825	12.721
Jugendarrest	1.545	8.152	5.407	15.104
Sonstige Entscheidungen nach JGG	5.002	23.779	25.124	53.905
§§ 45, 47 JGG	14.010	65.094	138.987	218.091
Gesamt	22.248	106.470	175.823	304.541

Tabelle 8.32a: Art der Rückfälligkeit bei Jugendstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	Vollverbüßung	8	15	13	36
	Strafrestaussetzung	14	42	28	84
Nicht-Verkehrsdelikte	Vollverbüßung	215	1.367	603	2.185
	Strafrestaussetzung	291	1.367	877	2.535

Tabelle 8.33a: Art der Rückfälligkeit nach Länge der Jugendstrafe ohne Bewährung

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	6 Mon. bis zu 1 Jahr	9	14	20	43
	>1 Jahr bis zu 2 Jahren	9	24	15	48
	über 2 Jahre	4	19	6	29
Nicht-Verkehrsdelikte	6 Mon. bis zu 1 Jahr	73	501	205	779
	>1 Jahr bis zu 2 Jahren	182	1.069	469	1.720
	>2 Jahre bis zu 3 Jahren	174	841	511	1.526
	>3 Jahre bis zu 4 Jahren	46	221	163	430
	>4 Jahre bis zu 5 Jahren	17	64	71	152
	>5 Jahre	14	38	61	113

Tabelle 8.34a: Art der Rückfälligkeit nach erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen in der Bezugsentscheidung für die Straßenverkehrsdelikte

Sanktionen des JGG	Art des Rückfalls			
	(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	318	381	884	1.583
FS m. Bew.	2.199	2.504	7.697	12.400
Geldstrafe	19.838	18.460	150.824	189.122
Gesamt	22.355	21.345	159.405	203.105

Tabelle 8.35a: Art der Rückfälligkeit nach erwachsenenstrafrechtlichen Sanktionen in der Bezugsentscheidung für die Nicht-Straßenverkehrsdelikte

Sanktionen des JGG	Art des Rückfalls			
	(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	1.258	7.686	9.537	18.481
FS m. Bew.	5.523	25.246	49.904	80.673
Geldstrafe	22.496	99.615	265.657	387.768
Gesamt	29.277	132.547	325.098	486.922

Tabelle 8.36a: Art der Rückfälligkeit bei Freiheitsstrafe ohne Bewährung nach Art ihrer Erledigung

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	Vollverbüßung	236	263	557	1.056
	Strafrestaussetzung	82	118	327	527
Nicht-Verkehrsdelikte	Vollverbüßung	789	5.605	4.677	11.071
	Strafrestaussetzung	469	2.081	4.849	7.399

Tabelle 8.37a: Art der Rückfälligkeit nach Länge der Freiheitsstrafe ohne Bewährung

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	bis zu 6 Mon.	135	141	404	680
	>6 Mon. bis zu 1 Jahr	157	201	401	759
	1 bis zu 2 Jahren	24	34	64	122
	über 2 Jahre	2	5	15	22
Nicht-Verkehrsdelikte	bis zu 6 Mon.	195	1.660	1.424	3.279
	>6 Mon. bis zu 1 Jahr	345	2.259	1.778	4.382
	1 bis zu 2 Jahren	264	1.801	1.525	3.590
	2 bis zu 3 Jahren	231	1.143	2.189	3.563
	3 bis zu 4 Jahren	106	430	1.206	1.742
	4 bis zu 5 Jahren	51	169	571	791
	über 5 Jahre	64	216	814	1.094
	lebenslang	2	7	30	39

Tabelle 8.38a: Art der Rückfälligkeit nach Länge der Freiheitsstrafe mit Bewährung

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	bis zu 6 Mon.	1.359	1.557	5.048	7.964
	>6 Mon. bis zu 1 Jahr	810	899	2.503	4.212
	1 bis zu 2 Jahren	30	48	146	224
Nicht-Verkehrsdelikte	bis zu 6 Mon.	1.759	9.236	14.195	25.190
	>6 Mon. bis zu 1 Jahr	2.789	12.217	25.298	40.304
	1 bis zu 2 Jahren	975	3.793	10.409	15.177

Tabelle 8.39a: Art der Rückfälligkeit nach angeordneter Bewährungszeit

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	2 Jahre	396	431	1.437	2.264
	über 2 bis 3 Jahre	701	834	2.482	4.017
	über 3 bis 4 Jahre	134	133	389	656
	über 4 bis 5 Jahre	32	39	103	174
Nicht-Verkehrsdelikte	2 Jahre	897	3.815	8.345	13.057
	über 2 bis 3 Jahre	1.612	7.629	14.627	23.868
	über 3 bis 4 Jahre	280	1.303	2.113	3.696
	über 4 bis 5 Jahre	63	300	529	892

Tabelle 8.40a: Art der Rückfälligkeit nach angeordneter Bewährungsaufsicht

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	keine Bewährungsaufsicht	1.422	1.671	5.833	8.926
	Bewährungsaufsicht	777	833	1.864	3.474
Nicht-Verkehrsdelikte	keine Bewährungsaufsicht	3.315	14.035	36.960	54.310
	Bewährungsaufsicht	2.208	11.211	12.944	26.363

Tabelle 8.41a: Art der Rückfälligkeit nach Anzahl der Tagessätze bei Geldstrafen

		Art des Rückfalls			
		(auch) Verkehrsdelikte	nur sonstige Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Verkehrsdelikte	1-15 TZ	1.260	1.272	10.183	12.715
	16-30 TZ	7.540	6.993	61.809	76.342
	31-50 TZ	6.615	5.979	55.226	67.820
	51-90 TZ	3.805	3.663	21.423	28.891
	>90 TZ	618	553	2.183	3.354
Nicht-Verkehrsdelikte	1-15 TZ	3.220	16.232	46.065	65.517
	16-30 TZ	7.360	33.157	90.900	131.417
	31-50 TZ	4.688	21.152	51.075	76.915
	51-90 TZ	5.205	21.308	55.229	81.742
	>90 TZ	1.951	7.606	21.042	30.599

Tabelle 8.42a: Art der Rückfälligkeit nach Dauer des Fahrverbotes bei Straßenverkehrsdelikten

	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
bis ein Monat	322	407	193	919	7.881	9.722
bis zwei Monate	164	204	70	451	3.878	4.767
bis drei Monate	338	408	150	912	6.668	8.476

Tabelle 8.43a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für § 142 StGB

	Art des Rückfalls				
	(auch) § 142 StGB	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	1	14	19	25	59
FS m. Bew.	2	75	95	256	428
JS o. Bew.	1	1	7	4	13
JS m. Bew.	1	10	14	9	34
Geldstrafe	275	1.588	1.938	23.560	27.361
Sonstige Entscheidungen nach JGG	23	166	349	1.018	1.556
§§ 45, 47 JGG	25	202	376	2.354	2.957

Tabelle 8.43b: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für § 142 StGB

	Art des Rückfalls						
	(auch) § 142 StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	158	424	268	105	1.279	11.147	13.381
auch Entziehung	59	260	341	36	793	6.386	7.875
auch Fahrverbot	111	380	174	69	726	9.701	11.161

Tabelle 8.44a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für § 315 b StGB

	Art des Rückfalls				
	(auch) § 315 b StGB	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	0	0	1	6	7
FS m. Bew.	0	17	27	63	107
JS o. Bew.	0	1	1	1	3
JS m. Bew.	0	1	6	13	20
Geldstrafe	2	77	116	733	928
Sonstige Entscheidungen nach JGG	1	26	81	131	239
§§ 45, 47 JGG	0	84	190	568	842

Tabelle 8.44b: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für § 315 b StGB

	Art des Rückfalls						
	(auch) § 315 b StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	3	46	58	30	312	914	1.363
auch Entziehung	0	10	35	6	69	379	499
auch Fahrverbot	0	7	8	7	42	235	299

Tabelle 8.45a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für § 315 c-Rest StGB

	Art des Rückfalls				
	(auch) § 315 c-Rest StGB	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	0	2	8	8	18
FS m. Bew.	1	26	34	148	209
JS o. Bew.	0	0	3	0	3
JS m. Bew.	1	3	11	13	28
Geldstrafe	25	299	376	4.518	5.218
Sonstige Entscheidungen nach JGG	4	54	115	399	572
§§ 45, 47 JGG	1	27	36	194	258

Tabelle 8.45b: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für § 315 c-Rest StGB

	Art des Rückfalls						
	(auch) § 315 c-Rest StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	4	18	17	11	83	594	727
auch Entziehung	17	80	167	45	399	3.305	4.013
auch Fahrverbot	11	23	36	14	104	1.407	1.595

Tabelle 8.46a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für Trunkenheitsdelikte gemäß §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB

	Art des Rückfalls				
	(auch) Alkohol	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	74	25	96	239	434
FS m. Bew.	439	351	872	3.407	5.069
JS o. Bew.	2	1	15	8	26
JS m. Bew.	7	13	50	42	112
Geldstrafe	4.836	4.401	7.824	85.078	102.139
Sonstige Entscheidungen nach JGG	211	218	727	2.747	3.903
§§ 45, 47 JGG	51	35	125	527	738

Tabelle 8.46b: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für Trunkenheitsdelikte gemäß §§ 315 c I Nr. 1a, 316, 323 a StGB

	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	1.378	153	59	1.551	8.412	11.553
auch Entziehung	4.115	4.036	724	8.016	82.483	99.374
auch Fahrverbot	129	56	17	147	1.209	1.558

Tabelle 8.47a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für §§ 222, 229 StGB

	Art des Rückfalls				
	(auch) §§ 222, 229 StGB	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	0	7	9	28	44
FS m. Bew.	0	21	30	208	259
JS o. Bew.	0	1	2	1	4
JS m. Bew.	0	4	8	29	41
Geldstrafe	7	146	154	1.701	2.008
Sonstige Entscheidungen nach JGG	0	20	38	143	201
§§ 45, 47 JGG	0	18	22	96	136

Tabelle 8.47b: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für §§ 222, 229 StGB

	Art des Rückfalls						
	(auch) §§ 222, 229 StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	4	14	42	5	72	301	438
auch Entziehung	0	14	38	6	69	437	564
auch Fahrverbot	3	40	34	24	122	1.471	1.694

Tabelle 8.48a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für § 240 StGB

	Art des Rückfalls				
	(auch) § 240 StGB	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	0	0	3	7	10
FS m. Bew.	0	7	20	38	65
JS o. Bew.	0	1	1	0	2
JS m. Bew.	0	0	5	4	9
Geldstrafe	14	135	194	1.275	1.618
Sonstige Entscheidungen nach JGG	1	16	20	40	77
§§ 45, 47 JGG	0	0	3	7	10

Tabelle 8.48b: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für § 240 StGB

	Art des Rückfalls						
	(auch) § 240 StGB	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	0	2	4	0	23	28	57
auch Entziehung	0	7	25	0	46	132	210
auch Fahrverbot	15	32	58	31	177	1.216	1.529

Tabelle 8.49a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für § 21 StVG

	Art des Rückfalls				
	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	138	57	243	568	1.006
FS m. Bew.	958	281	1.405	3.508	6.152
JS o. Bew.	9	5	28	27	69
JS m. Bew.	40	18	84	55	197
Geldstrafe	4.969	1.501	5.791	24.545	36.806
Sonstige Entscheidungen nach JGG	1.078	457	1.983	3.626	7.144
§§ 45, 47 JGG	5.429	1.151	5.600	21.649	33.829

Tabelle 8.49b: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für jugendliche Täter des § 21 StVG

	Art des Rückfalls					
	(auch) § 21 StVG	(auch) Alkohol	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	5.720	594	632	5.941	20.602	33.489
auch Entziehung	50	33	12	159	266	520
auch Fahrverbot	116	24	22	197	419	778

Tabelle 8.49c: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für heranwachsende Täter des § 21 StVG

	Art des Rückfalls					
	(auch) § 21 StVG	(auch) Alkohol	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	766	187	143	1.549	4.555	7.200
auch Entziehung	131	49	18	324	588	1.110
auch Fahrverbot	62	24	17	132	266	501

Tabelle 8.49d: Art der Rückfälligkeit nach Art der verkehrsspezifischen Sanktionierung für erwachsene Täter des § 21 StVG

	Art des Rückfalls					
	(auch) § 21 StVG	(auch) Alkohol	(auch) sonstiger Verkehr	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur Hauptsanktion	3.141	542	360	3.538	16.828	24.409
auch Entziehung	2.221	506	140	2.771	8.340	13.978
auch Fahrverbot	415	114	56	525	2.119	3.229

Tabelle 8.50a: Art der Rückfälligkeit nach Sanktionsart der Bezugsentscheidung für § 6 PflVG

	Art des Rückfalls				
	(auch) § 6 PflVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
FS o. Bew.	0	0	2	3	5
FS m. Bew.	3	18	21	69	111
Geldstrafe	613	950	2.067	9.414	13.044
Sonstige Entscheidungen nach JGG	2	19	24	37	82
§§ 45, 47 JGG	41	368	499	1.862	2.770
nur Hauptsanktion	625	1.259	2.502	10.987	15.373
auch Entziehung	0	4	1	16	21
auch Fahrverbot	34	93	110	384	621

Tabelle 8.51a: Art der Rückfälligkeit nach Anzahl der Voreintragungen für Nicht-Verkehrsdelikte

Anzahl der Voreintragungen	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
keine	5.997	8.786	4.180	87.555	315.119	421.637
1	3.368	3.940	1.972	41.746	74.518	125.544
2	2.162	2.606	1.201	26.845	35.048	67.862
3 u. 4	2.488	3.180	1.278	32.527	34.415	73.888
5 u. mehr	3.769	5.080	1.547	50.669	43.097	104.162
Gesamt	17.784	23.592	10.178	239.342	502.197	793.093

Tabelle 8.52a: Art der Rückfälligkeit nach Anzahl der Voreintragungen für Verkehrsdelikte

Anzahl der Voreintragungen	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
keine	4.962	9.199	1.974	13.105	140.647	169.887
1	1.739	3.346	697	6.104	26.284	38.170
2	920	1.686	347	3.432	9.873	16.258
3 u. 4	909	1.786	314	3.829	8.376	15.214
5 u. mehr	1.369	2.621	344	5.309	9.949	19.592
Gesamt	9.899	18.638	3.676	31.779	195.129	259.121

Tabelle 8.53a: Art der Rückfälligkeit nach verkehrsspezifischer Sanktionsart der Voreintragung für Nicht-Verkehrsdelikte

Anzahl der Voreintragungen	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur andere Sanktionen	7.608	10.048	4.645	123.129	145.704	291.134
auch Fahrverbot	357	600	276	3.060	4.932	9.225
auch Entziehung der FE	3.822	4.158	1.077	25.598	36.443	71.098

Tabelle 8.54a: Art der Rückfälligkeit nach verkehrsspezifischer Sanktionsart der Voreintragung für Verkehrsdelikte

Anzahl der Voreintragungen	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
nur andere Sanktionen	2.423	5.156	1.183	12.143	30.410	51.315
auch Fahrverbot	168	476	82	758	2.340	3.824
auch Entziehung der FE	2.346	3.807	437	5.773	21.732	34.095

Tabelle 8.55a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für § 142 StGB

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall						
	kein Rückfall	(auch) § 142	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	22.180	197	560	368	96	1.242	24.643
(auch) § 142	508	16	71	39	8	110	752
(auch) Alkohol	955	23	139	93	16	208	1.434
(auch) § 21 StVG	596	21	69	92	25	241	1.044
auch) sonstige Verkehrsdelikte	258	5	11	25	12	79	390
nur andere Delikte	2.737	66	214	166	53	918	4.154
Gesamt	27.234	328	1.064	783	210	2.798	32.417

Tabelle 8.56a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für § 315 b StGB

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall						
	kein Rückfall	(auch) § 315 b	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	1.102	2	31	53	25	224	1.437
(auch) § 315 b	11	0	1	1	1	2	16
(auch) Alkohol	52	0	8	8	0	20	88
(auch) § 21 StVG	76	0	5	13	2	34	130
auch) sonstige Verkehrsdelikte	35	1	2	8	2	7	55
nur andere Delikte	252	0	16	18	13	136	435
Gesamt	1.528	3	63	101	43	423	2.161

Tabelle 8.57a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für § 315 c-Rest StGB

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall						
	kein Rückfall	(auch) § 315 c-Rest	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	4.051	15	62	80	35	247	4.490
(auch) § 315 c-Rest	53	0	2	8	1	13	77
(auch) Alkohol	211	2	18	24	1	33	289
(auch) § 21 StVG	222	2	10	37	8	58	337
auch) sonstige Verkehrsdelikte	136	2	1	16	4	33	192
nur andere Delikte	633	11	28	55	21	202	950
Gesamt	5.306	32	121	220	70	586	6.335

Tabelle 8.58a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für Trunkenheitsdelikte

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall					
	kein Rückfall	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	70.606	3.097	2.248	471	4.142	80.564
(auch) Alkohol	9.272	1.356	828	89	1.760	13.305
(auch) § 21 StVG	2.069	249	288	60	740	3.406
auch) sonstige Verkehrsdelikte	1.807	143	209	41	432	2.632
nur andere Delikte	8.350	777	672	139	2.640	12.578
Gesamt	92.104	5.622	4.245	800	9.714	112.485

Tabelle 8.59a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für Fahrlässigkeitsdelikte

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall						
	kein Rückfall	(auch) §§ 222, 229	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	1.689	3	35	49	12	111	1.899
(auch) §§ 222, 229	10	0	1	1	0	3	15
(auch) Alkohol	93	0	15	8	2	19	137
(auch) § 21 StVG	110	1	7	22	7	32	179
auch) sonstige Verkehrsdelikte	52	0	3	9	3	12	79
nur andere Delikte	255	3	7	25	11	86	387
Gesamt	2.209	7	68	114	35	263	2.696

Tabelle 8.60a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für § 240 StGB

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall						
	kein Rückfall	(auch) § 240	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	944	11	16	23	15	80	1.089
(auch) § 240	33	1	0	6	2	10	52
(auch) Alkohol	63	1	3	6	0	20	93
(auch) § 21 StVG	67	0	9	21	3	32	132
auch) sonstige Verkehrsdelikte	63	0	4	7	4	18	96
nur andere Delikte	206	2	9	24	7	86	334
Gesamt	1.376	15	41	87	31	246	1.796

Tabelle 8.61a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für § 21 StVG

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall					
	kein Rückfall	(auch) § 21 StVG	(auch) Alkohol	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	32.327	6.132	776	685	5.893	45.813
(auch) § 21 StVG	10.069	3.488	591	315	4.003	18.466
(auch) Alkohol	3.738	751	266	78	897	5.730
auch) sonstige Verkehrsdelikte	1.272	390	61	45	540	2.308
nur andere Delikte	6.579	1.861	379	277	3.803	12.899
Gesamt	53.985	12.622	2.073	1.400	15.136	85.216

Tabelle 8.62a: Einschlägige Voreintragungen und Rückfälle für § 6 PflVG

Art der Vorstrafe	Art des Rückfall						
	kein Rückfall	(auch) § 6 PflVG	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	Gesamt
keine Vorstrafe	7.748	362	220	365	91	1.166	9.952
(auch) § 6 PflVG	679	98	31	101	11	252	1.172
(auch) Alkohol	450	19	45	38	7	126	685
(auch) § 21 StVG	525	40	31	89	13	206	904
auch) sonstige Verkehrsdelikte	206	10	12	17	7	68	320
nur andere Delikte	1.779	130	86	163	29	795	2.982
Gesamt	11.387	659	425	773	158	2.613	16.015

Tabelle 8.63a: Tätertypen des Alkoholtäters im Straßenverkehr

Tätertypen	abs.	in %
Der Ersttäter	80.564	71,6%
Der reine Alkoholtäter	6.798	6,0%
Der Mehrfachtäter	6.507	5,8%
Der Gelegenheitstäter	18.616	16,5%
Gesamt	112.485	100%

Tabelle 8.64a: Altersverteilung bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen

Alter zur Tatzeit in Jahren	Tätertypen der Trunkenheitsdelikte							
	Der Ersttäter		Der reine Alkoholtäter		Der Mehrfachtäter		Der Gelegenheitstäter	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
14	23	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
15	125	0,2%	0	0,0%	0	0,0%	35	0,2%
16	301	0,4%	2	0,0%	2	0,0%	135	0,7%
17	376	0,5%	4	0,1%	6	0,1%	275	1,5%
18	1.424	1,8%	13	0,2%	15	0,2%	958	5,1%
19	1.694	2,1%	26	0,4%	37	0,6%	1.397	7,5%
20	1.765	2,2%	74	1,1%	62	1,0%	1.522	8,2%
21	1.830	2,3%	106	1,6%	127	2,0%	1.598	8,6%
22	1.723	2,1%	127	1,9%	153	2,4%	1.508	8,1%
23	2.256	2,8%	162	2,4%	146	2,2%	867	4,7%
24	2.230	2,8%	218	3,2%	102	1,6%	615	3,3%
25	2.064	2,6%	189	2,8%	120	1,8%	578	3,1%
26	1.838	2,3%	162	2,4%	115	1,8%	517	2,8%
27	1.773	2,2%	172	2,5%	155	2,4%	443	2,4%
28	1.680	2,1%	119	1,8%	135	2,1%	425	2,3%
29	1.660	2,1%	123	1,8%	140	2,2%	397	2,1%
30	1.597	2,0%	146	2,1%	142	2,2%	345	1,9%
31	1.680	2,1%	153	2,3%	156	2,4%	338	1,8%
32	1.864	2,3%	165	2,4%	197	3,0%	367	2,0%
33	1.843	2,3%	171	2,5%	199	3,1%	375	2,0%
34	1.894	2,4%	164	2,4%	209	3,2%	357	1,9%
35	2.212	2,7%	192	2,8%	173	2,7%	334	1,8%
36	2.178	2,7%	179	2,6%	233	3,6%	374	2,0%
37	2.188	2,7%	201	3,0%	235	3,6%	368	2,0%
38	2.249	2,8%	233	3,4%	259	4,0%	361	1,9%
39	2.331	2,9%	245	3,6%	263	4,0%	370	2,0%
40	2.465	3,1%	224	3,3%	263	4,0%	353	1,9%
41	2.467	3,1%	247	3,6%	244	3,7%	319	1,7%
42	2.329	2,9%	241	3,5%	270	4,1%	275	1,5%
43	2.237	2,8%	222	3,3%	228	3,5%	251	1,3%
44	2.104	2,6%	222	3,3%	226	3,5%	266	1,4%
45	2.017	2,5%	214	3,1%	199	3,1%	233	1,3%
46	1.928	2,4%	182	2,7%	222	3,4%	220	1,2%
47	1.775	2,2%	176	2,6%	154	2,4%	205	1,1%
48	1.719	2,1%	182	2,7%	149	2,3%	175	0,9%
49	1.613	2,0%	154	2,3%	130	2,0%	147	0,8%
50	1.500	1,9%	164	2,4%	132	2,0%	145	0,8%
51	1.366	1,7%	132	1,9%	116	1,8%	149	0,8%
52	1.351	1,7%	129	1,9%	87	1,3%	132	0,7%
53	1.234	1,5%	126	1,9%	94	1,4%	101	0,5%
54	1.193	1,5%	95	1,4%	80	1,2%	103	0,6%
55	1.033	1,3%	76	1,1%	74	1,1%	88	0,5%
56	975	1,2%	77	1,1%	49	0,8%	70	0,4%
57	875	1,1%	60	0,9%	56	0,9%	66	0,4%
58	614	0,8%	58	0,9%	38	0,6%	53	0,3%
59	760	0,9%	56	0,8%	51	0,8%	53	0,3%
60	787	1,0%	46	0,7%	64	1,0%	50	0,3%
61	689	0,9%	54	0,8%	33	0,5%	49	0,3%

Alter zur Tatzeit in Jahren	Tätertypen der Trunkenheitsdelikte							
	Der Ersttäter		Der reine Alkoholtäter		Der Mehrfachtäter		Der Gelegenheitstäter	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
62	684	0,8%	59	0,9%	33	0,5%	56	0,3%
63	670	0,8%	44	0,6%	21	0,3%	45	0,2%
64	587	0,7%	50	0,7%	29	0,4%	27	0,1%
65	527	0,7%	28	0,4%	18	0,3%	28	0,2%
66	452	0,6%	35	0,5%	13	0,2%	20	0,1%
67	343	0,4%	11	0,2%	11	0,2%	20	0,1%
68	280	0,3%	29	0,4%	14	0,2%	11	0,1%
69	258	0,3%	12	0,2%	5	0,1%	13	0,1%
70	152	0,2%	11	0,2%	6	0,1%	3	0,0%
71	136	0,2%	12	0,2%	5	0,1%	5	0,0%
72	120	0,1%	2	0,0%	1	0,0%	5	0,0%
73	103	0,1%	8	0,1%	3	0,0%	3	0,0%
74	101	0,1%	6	0,1%	3	0,0%	6	0,0%
75	76	0,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
76	65	0,1%	1	0,0%	1	0,0%	2	0,0%
77	51	0,1%	2	0,0%	1	0,0%	4	0,0%
78	42	0,1%	1	0,0%	1	0,0%	0	0,0%
79	19	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	2	0,0%
80	21	0,0%	1	0,0%	1	0,0%	2	0,0%
81	17	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
82	19	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
83	4	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
84	5	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
85	1	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
86	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%
87	1	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Gesamt	80.563	100%	6.798	100,0%	6.507	100%	18.615	100%

Tabelle 8.65a: Anteil von Frauen und Männern bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen

	Männer	Frauen	Gesamt
Der Ersttäter	68.863	11.666	80.529
Der reine Alkoholtäter	6.225	572	6.797
Der Mehrfachtäter	6.285	222	6.507
Der Gelegenheitstäter	17.237	1.378	18.615
Gesamt	98.610	13.838	112.448

Tabelle 8.66a: Anteil von Nichtdeutschen und Deutschen bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen

	Nichtdeutsche	Deutsche	Gesamt
Der Ersttäter	9.609	70.955	80.564
Der reine Alkoholtäter	559	6.239	6.798
Der Mehrfachtäter	493	6.014	6.507
Der Gelegenheitstäter	2.071	16.545	18.616
Gesamt	12.732	99.753	112.485

Tabelle 8.67a: Anzahl von Voreintragungen bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen

	1	2	3 u. 4	5 bis 10	11 u. mehr	Gesamt
Der Gelegen-heitstäter	9.610	3.506	2.861	2.088	551	18.616
Der reine Alkoholtäter	4.948	1.168	542	139	1	6.798
Der Mehr-fachtäter	-	1.164	1.801	2.405	1.137	6.507
Gesamt	14.558	5.838	5.204	4.632	1.689	31.921

Tabelle 8.68a: Sanktionierung der Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr nach Tätertypen

	FS/JS o. Bew.	FS/JS m. Bew.	Sonstige ambulante Reaktionen	§§ 45, 47 JGG	Gesamt
Der Ersttäter	10	148	79.863	543	80.564
Der reine Alkoholtäter	51	1.939	4.804	4	6.798
Der Mehrfachtäter	269	2.118	4.117	3	6.507
Der Gelegenheitstäter	130	976	17.322	188	18.616

Tabelle 8.69a: Verkehrsspezifische Sanktionierung der Trunkenheitsdelikte im Straßenverkehr nach Tätertypen

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
Der Ersttäter	6.472	73.034	1.058	80.564
Der reine Alko-holtäter	1.220	5.520	58	6.798
Der Mehrfachtä-ter	1.580	4.819	108	6.507
Der Gelegen-heitstäter	2.281	16.001	334	18.616

Tabelle 8.70a: Art der Rückfälligkeit bei Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr nach Tätertypen

	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Der Ersttäter	3.097	2.248	471	4.142	70.606	80.564
Der reine Alkoholtäter	594	356	42	542	5.264	6.798
Der Mehrfachtäter	762	472	47	1.218	4.008	6.507
Der Gelegenheitstäter	1.169	1.169	240	3.812	12.226	18.616

Tabelle 8.71a: Tätertypen des § 21 StVG

Tätertypen	abs.	in %
Der Ersttäter	45.813	53,8%
Der reine Wiederholungstäter	6.782	8,0%
Der Mehrfachtäter	11.684	13,7%
Der Gelegenheitstäter	20.937	24,6%
Gesamt	85.216	100%

Tabelle 8.72a: Altersverteilung bei § 21 StVG nach Tätertypen

Alter zur Tatzeit in Jahren	Tätertypen des § 21 StVG							
	Der Ersttäter		Der reine Wiederholungstäter		Der Mehrfachtäter		Der Gelegenheitstäter	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
14	1.393	3,0%	9	0,1%	2	0,0%	77	0,4%
15	10.428	22,8%	588	8,7%	73	0,6%	1.039	5,0%
16	8.563	18,7%	1.317	19,4%	269	2,3%	1.825	8,7%
17	5.850	12,8%	1.158	17,1%	400	3,4%	1.796	8,6%
18	1.977	4,3%	399	5,9%	305	2,6%	1.175	5,6%
19	1.157	2,5%	233	3,4%	293	2,5%	1.012	4,8%
20	838	1,8%	161	2,4%	285	2,4%	976	4,7%
21	611	1,3%	149	2,2%	457	3,9%	972	4,6%
22	588	1,3%	163	2,4%	445	3,8%	948	4,5%
23	795	1,7%	149	2,2%	381	3,3%	762	3,6%
24	731	1,6%	133	2,0%	331	2,8%	604	2,9%
25	677	1,5%	116	1,7%	314	2,7%	556	2,7%
26	609	1,3%	112	1,7%	310	2,7%	506	2,4%
27	573	1,3%	111	1,6%	331	2,8%	471	2,2%
28	498	1,1%	99	1,5%	307	2,6%	418	2,0%
29	500	1,1%	102	1,5%	333	2,9%	423	2,0%
30	461	1,0%	96	1,4%	335	2,9%	357	1,7%
31	417	0,9%	104	1,5%	312	2,7%	361	1,7%
32	458	1,0%	96	1,4%	348	3,0%	380	1,8%
33	405	0,9%	84	1,2%	336	2,9%	392	1,9%
34	409	0,9%	92	1,4%	352	3,0%	335	1,6%
35	417	0,9%	89	1,3%	323	2,8%	328	1,6%
36	394	0,9%	79	1,2%	339	2,9%	376	1,8%
37	395	0,9%	84	1,2%	365	3,1%	380	1,8%
38	410	0,9%	67	1,0%	332	2,8%	360	1,7%
39	472	1,0%	84	1,2%	326	2,8%	347	1,7%
40	413	0,9%	70	1,0%	305	2,6%	335	1,6%
41	441	1,0%	68	1,0%	295	2,5%	291	1,4%
42	427	0,9%	67	1,0%	266	2,3%	287	1,4%
43	402	0,9%	65	1,0%	239	2,0%	282	1,3%
44	358	0,8%	58	0,9%	246	2,1%	247	1,2%
45	311	0,7%	53	0,8%	223	1,9%	231	1,1%
46	272	0,6%	50	0,7%	209	1,8%	205	1,0%
47	297	0,6%	47	0,7%	176	1,5%	204	1,0%
48	232	0,5%	44	0,6%	151	1,3%	185	0,9%
49	205	0,4%	32	0,5%	161	1,4%	152	0,7%
50	268	0,6%	46	0,7%	125	1,1%	145	0,7%
51	237	0,5%	38	0,6%	135	1,2%	141	0,7%
52	191	0,4%	31	0,5%	102	0,9%	136	0,6%
53	189	0,4%	29	0,4%	100	0,9%	104	0,5%
54	159	0,3%	24	0,4%	101	0,9%	132	0,6%
55	154	0,3%	19	0,3%	72	0,6%	81	0,4%
56	109	0,2%	21	0,3%	75	0,6%	68	0,3%
57	119	0,3%	21	0,3%	65	0,6%	71	0,3%
58	92	0,2%	18	0,3%	36	0,3%	60	0,3%
59	102	0,2%	10	0,1%	48	0,4%	56	0,3%
60	86	0,2%	13	0,2%	48	0,4%	50	0,2%
61	82	0,2%	17	0,3%	42	0,4%	38	0,2%

Alter zur Tatzeit in Jahren	Tätertypen des § 21 StVG							
	Der Ersttäter		Der reine Wiederholungstäter		Der Mehrfachtäter		Der Gelegenheitstäter	
	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %	abs.	in %
62	90	0,2%	11	0,2%	43	0,4%	37	0,2%
63	93	0,2%	11	0,2%	49	0,4%	35	0,2%
64	77	0,2%	8	0,1%	41	0,4%	35	0,2%
65	72	0,2%	7	0,1%	22	0,2%	30	0,1%
66	46	0,1%	7	0,1%	26	0,2%	24	0,1%
67	48	0,1%	7	0,1%	16	0,1%	19	0,1%
68	38	0,1%	2	0,0%	13	0,1%	18	0,1%
69	33	0,1%	3	0,0%	14	0,1%	12	0,1%
70	20	0,0%	4	0,1%	7	0,1%	7	0,0%
71	16	0,0%	4	0,1%	10	0,1%	10	0,0%
72	16	0,0%	0	0,0%	4	0,0%	8	0,0%
73	15	0,0%	0	0,0%	4	0,0%	9	0,0%
74	14	0,0%	2	0,0%	5	0,0%	2	0,0%
75	14	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	3	0,0%
76	10	0,0%	0	0,0%	1	0,0%	2	0,0%
77	10	0,0%	0	0,0%	1	0,0%	3	0,0%
78	3	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
79	6	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	0,0%
80	5	0,0%	0	0,0%	1	0,0%	1	0,0%
81	3	0,0%	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%
82	4	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
83	4	0,0%	0	0,0%	2	0,0%	0	0,0%
84	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
85	2	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
86	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
87	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,0%
Gesamt	45.811	100%	6.782	100%	11.684	100%	20.937	100%

Tabelle 8.73a: Anteil von Frauen und Männern bei § 21 StVG nach Tätertypen

	Männer	Frauen	Gesamt
Der Ersttäter	40.277	5.522	45.799
Der reine Wiederholungstäter	6.387	394	6.781
Der Mehrfachtäter	11.183	501	11.684
Der Gelegenheitstäter	19.113	1.823	20.936
Gesamt	76.960	8.240	85.200

Tabelle 8.74a: Anteil von Nichtdeutschen und Deutschen bei § 21 StVG nach Tätertypen

	Nichtdeutsche	Deutsche	Gesamt
Der Ersttäter	7.238	38.575	45.813
Der reine Wiederholungstäter	866	5.916	6.782
Der Mehrfachtäter	1.512	10.172	11.684
Der Gelegenheitstäter	3.429	17.508	20.937
Gesamt	13.045	72.171	85.216

Tabelle 8.75a: Anzahl von Voreintragungen bei § 21 StVG nach Tätertypen

	1	2	3 u. 4	5 bis 10	11 u. mehr	Gesamt
Der Gelegenheitstäter	10.705	4.029	3.417	2.353	433	20.937
Der reine Wiederholungstäter	4.530	1.358	659	220	15	6.782
Der Mehrfachtäter	-	1.594	3.007	4.674	2.409	11.684
Gesamt	15.235	6.981	7.083	7.247	2.857	39.403

Tabelle 8.76a: Sanktionierung nach JGG bei § 21 StVG nach Tätertypen

	JS o. Bew	JS m. Bew.	Jugendarrest	Sonstige Entscheidungen nach JGG	§§ 45, 47 JGG	Gesamt
Der Ersttäter	0	0	47	2.126	27.204	29.377
Der reine Wiederholungstäter	1	6	191	1.624	1.827	3.649
Der Mehrfachtäter	31	83	256	614	354	1.338
Der Gelegenheitstäter	37	108	273	2.019	4.444	6.881

Tabelle 8.77a: Sanktionierung nach StGB bei § 21 StVG nach Tätertypen

	FS o. Bew.	FS m. Bew.	Geldstrafe	Gesamt
Der Ersttäter	0	62	16.372	16.434
Der reine Wiederholungstäter	57	577	2.498	3.132
Der Mehrfachtäter	805	3.862	5.676	10.343
Der Gelegenheitstäter	144	1.651	12.260	14.055

Tabelle 8.78a: Verkehrsspezifische Sanktionierung des § 21 StVG nach Tätertypen

	nur Hauptsanktion	auch Entziehung der FE	auch Fahrverbot	Gesamt
Der Ersttäter	41.102	3.097	1.614	45.813
Der Gelegenheitstäter	13.975	5.594	1.368	20.937
Der reine Wiederholungstäter	4.746	1.337	699	6.782
Der Mehrfachtäter	5.276	5.581	827	11.684

Tabelle 8.79a: Art der Rückfälligkeit bei § 21 StVG nach Tätertypen

	Art des Rückfalls					
	(auch) § 21 StVG	(auch) Alkohol	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Der Ersttäter	6.132	776	685	5.893	32.327	45.813
Der reine Wieder-holungstäter	1.216	148	137	1.184	4.097	6.782
Der Mehr-fachtäter	2.272	443	178	2.819	5.972	11.684
Der Gelegen-heitstäter	3.002	706	400	5.240	11.589	20.937

Tabelle 8.80a: Allgemeine Verkehrstätertypen

Tätertypen	abs.	in %
Nicht-Verkehrstäter	673.778	64,0%
Der Verkehrsersttäter	169.887	16,1%
Der „reine" Verkehrstäter	30.940	2,9%
Der „auch" Verkehrstäter	177.610	16,9%
Gesamt	1.052.215	100%

Tabelle 8.81a: Art der Rückfälligkeit der Verkehrstäter nach Tätertypen

	Art des Rückfalls					
	(auch) Alkohol	(auch) § 21 StVG	(auch) sonstige Verkehrsdelikte	nur andere Delikte	kein Rückfall	Gesamt
Nicht-Verkehrstäter	12.042	16.126	7.749	196.295	441.566	673.778
Der Ver-kehrsersttäter	4.962	9.199	1.974	13.105	140.647	169.887
Der „reine" Verkehrstäter	1.770	3.334	532	4.035	21.269	30.940
Der „auch" Verkehrstäter	8.909	13.571	3.599	57.686	93.845	177.610

Tabelle 8.82a: Rückfälligkeit für den drei- und sechsjährigen Beobachtungszeitraum im Vergleich

	keine FE	FE in drei Jahren	FE in sechs Jahren	Gesamt
Gesamt	167.898	67.678	20.349	255.925
§ 142 StGB	25.166	5.619	1.848	32.633
§ 315 b StGB	1.289	685	197	2.171
§ 315 c-Rest StGB	4.812	1.169	445	6.426
§ 315 c I Nr. 1a StGB	19.642	5.262	2.195	27.099
§ 316 StGB	61.789	16.196	6.542	84.527
§ 21 StVG	45.400	33.615	7.764	86.779
§ 6 PflVG	9.800	5.132	1.358	16.290

Tabelle 8.83a: Entwicklung der Rückfallrate im sechsjährigen Beobachtungszeitraum in Monaten

Monate	Verkehrsdelikte							
	§ 142 StGB	§ 315 b StGB	§ 315c I Nr.1a StGB	§ 315 c-Rest StGB	§ 316 StGB	§ 21 StVG	§ 6 PflVG	Gesamt
3	2,63%	5,25%	2,42%	2,71%	2,62%	6,73%	4,68%	6,10%
6	2,31%	3,92%	2,39%	2,26%	2,37%	6,20%	4,69%	5,30%
9	1,80%	2,67%	2,20%	2,01%	2,17%	5,61%	4,15%	4,40%
12	1,71%	3,55%	1,89%	2,04%	2,02%	4,75%	3,77%	3,70%
15	1,39%	2,99%	1,75%	1,69%	1,76%	4,28%	3,18%	3,10%
18	1,33%	3,27%	1,92%	1,49%	1,66%	3,77%	2,88%	2,70%
21	1,22%	2,21%	1,65%	1,37%	1,60%	3,29%	2,59%	2,30%
24	1,12%	1,93%	1,53%	1,66%	1,51%	3,04%	2,61%	2,00%
27	1,02%	1,70%	1,57%	1,32%	1,33%	2,80%	2,27%	1,80%
30	0,97%	1,43%	1,39%	1,21%	1,39%	2,69%	2,13%	1,60%
33	0,88%	1,29%	1,43%	1,17%	1,33%	2,45%	2,14%	1,50%
36	0,81%	1,34%	1,24%	0,92%	1,28%	2,24%	2,10%	1,40%
39	0,69%	0,88%	1,14%	1,16%	1,15%	1,85%	1,53%	1,10%
42	0,61%	0,83%	1,14%	0,83%	0,99%	1,74%	1,49%	1,00%
45	0,65%	0,92%	0,89%	1,03%	0,96%	1,58%	1,14%	0,90%
48	0,57%	0,92%	1,11%	0,74%	0,92%	1,50%	1,23%	0,80%
51	0,45%	0,92%	0,97%	0,67%	0,91%	1,40%	1,05%	0,80%
54	0,48%	0,74%	0,94%	0,85%	0,85%	1,34%	1,19%	0,70%
57	0,44%	0,69%	0,84%	0,80%	0,82%	1,34%	1,15%	0,70%
60	0,40%	0,92%	0,81%	0,61%	0,77%	1,20%	0,92%	0,60%
63	0,38%	0,60%	0,78%	0,63%	0,75%	1,03%	0,78%	0,60%
66	0,39%	0,41%	0,71%	0,70%	0,70%	1,02%	0,90%	0,50%
69	0,37%	0,64%	0,62%	0,47%	0,61%	0,90%	0,78%	0,50%
72	0,26%	0,60%	0,60%	0,33%	0,60%	0,79%	0,76%	0,40%

Die Straßenverkehrsdelinquenz ist mit weitem Abstand der quantitativ bedeutsamste Bereich staatlich geahndeten Fehlverhaltens. Selbst bei Außerachtlassung der Ordnungswidrigkeiten stellen Verkehrsdelikte einen Großteil der justiziell behandelten Kriminalität. Trotz der hohen Bedeutung der Straßenverkehrskriminalität existieren nur wenige repräsentative empirische Forschungen zu dieser Thematik. Die Arbeit will hier Abhilfe schaffen. Sie stellt bundesweite Daten zur Strafzumessung und Rückfälligkeit vor, und zwar differenziert nach den wesentlichen Straßenverkehrsdelikten sowie den allgemeinen und verkehrsspezifischen Sanktionen. Dafür wertet sie erstmalig einen kompletten Datensatz aus dem Bundeszentralregister aus, der rund 250.000 Personen mit Straßenverkehrsdelinquenz umfasst. Damit stützt sich die Untersuchung auf die annähernd vollständige Grundgesamtheit aller Personen, die in einem bestimmten Jahr in Deutschland gerichtlich verurteilt oder sonst in eintragungspflichtiger Form sanktioniert wurden. Dabei geht es zum einen um die Straftaten und die Sanktionierung von Verkehrsdelinquenten, insbesondere in Abhängigkeit von deren strafrechtlicher Vorbelastung. Zum anderen nutzt die Arbeit die spezifische Analyse der zu Grunde liegenden Legalbewährungsuntersuchung, um Aussagen zur Wiederverurteilung und damit zum Erfolg der Sanktionen, insbesondere der verkehrsspezifischen Reaktionen, einzuschätzen.



Universitätsverlag Göttingen

ISBN: 978-3-86395-203-7
ISSN: 1864-2136